



# Studienabschlussarbeiten

Fakultät für Geschichts- und  
Kunstwissenschaften

Walter, Uli:

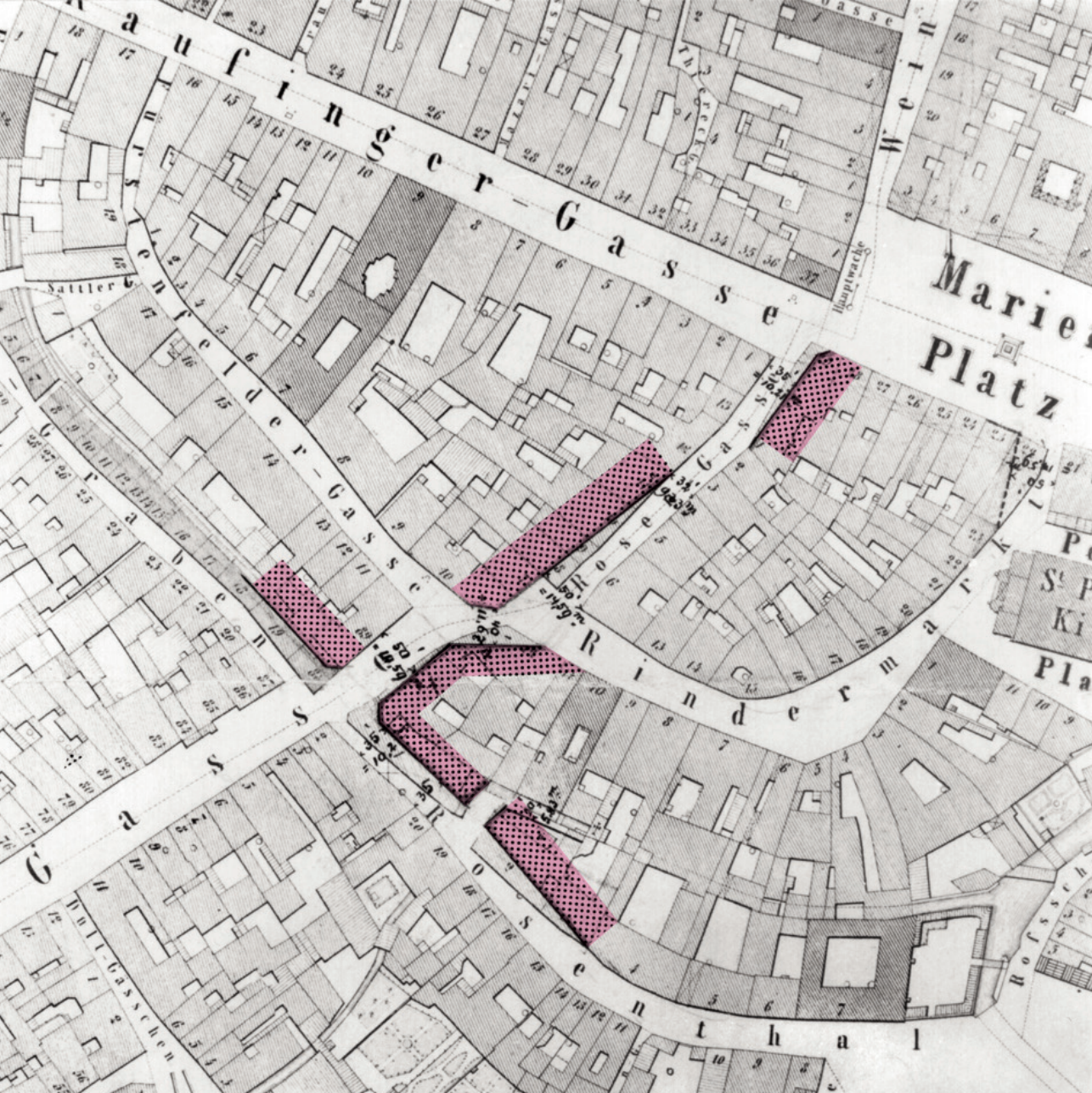
Der Umbau der Münchener Altstadt (1871–1914)

**Magisterarbeit, 2013**

Fakultät für Geschichts- und Kunstwissenschaften  
Department Kunstwissenschaften

Ludwig-Maximilians-Universität München

<https://doi.org/10.5282/ubm/epub.14340>



Uli Walter

## Der Umbau der Münchener Altstadt (1871–1914)

Uli Walter  
Der Umbau der Münchener Altstadt (1871–1914)  
München 2013

Die vorliegende E-Publikation entstand 1987 als Magisterarbeit am Institut für Kunstgeschichte der Universität München und ist eine formal aktualisierte und leicht überarbeitete Fassung der Print-Publikation *Uli Walter: Der Umbau der Münchener Altstadt (1871–1914), München, tuduv-Verlag 1987 (= Schriften aus dem Institut für Kunstgeschichte der Universität München, Band 24).*

Die vorliegende Online-Publikation erfolgt in Form eines unverschlüsselten PDF-Dokuments. Bei jeglicher Entnahme von Text oder Bild sind im Bedarfsfall die urheber- oder verwertungsrechtlichen Ansprüche des Verfassers oder der genannten Archive und Sammlungen zu berücksichtigen.

© Uli Walter  
Alle Rechte vorbehalten  
Layout: Sabine Tröger

|   |           |
|---|-----------|
| <b>Einleitung .....</b>   | <b>6</b>  |
| <b>A. Bedingungen und Voraussetzungen .....</b>                       | <b>8</b>  |
| I. Begriffsbestimmung und zeitliche Abgrenzung .....                  | 8         |
| II. Quellenlage und Literaturbericht .....                            | 9         |
| III. Allgemeine Voraussetzungen des Stadtumbaus in München .....      | 11        |
| 1. Die Verkehrssituation in der Innenstadt .....                      | 11        |
| 2. Die stadthygienischen Verhältnisse .....                           | 13        |
| 3. Finanzielle Interessen .....                                       | 13        |
| 4. Rechtliche Voraussetzungen .....                                   | 15        |
| 5. Der Stand der Stadterweiterung nach außen .....                    | 18        |
| IV. Institutionen und Instrumentarien städtebaulicher Kontrolle ..... | 19        |
| 1. Die Münchener Bauordnung .....                                     | 19        |
| 2. Stadtbauamt und Stadterweiterungsbüro .....                        | 21        |
| 3. Künstlerkommissionen .....   | 22        |
| 4. Bestimmungen zum Schutz von Stadt- und Ortsbildern .....           | 24        |
| 5. Private Initiativen .....  | 28        |
| V. Die Theorie des Stadtumbaus .....                                  | 30        |
| VI. Erste Ansätze des Stadtumbaus vor 1871 .....                      | 31        |
| <b>B. Der erste Abschnitt des Stadtumbaus: 1871–1891 .....</b>        | <b>34</b> |
| I. Die Entfestigung am Südrand der Altstadt .....                     | 35        |
| II. Die Verbreiterung wichtiger Verkehrswege .....                    | 38        |
| 1. Der Färbergraben .....   | 38        |
| 2. Die Hackenstraße .....   | 40        |
| 3. Die Maffeistraße .....   | 42        |



|  |        |
|--|--------|
| III. Erste straßenübergreifende Regulierungspläne .....                        | 44     |
| IV. Platzerweiterungen .....   | 51     |
| 1. Der Marienplatz und die in ihn einmündenden Straßen .....                   | 51     |
| 2. Der Frauenplatz .....   | 54     |
| 3. Der Viktualienmarkt und der Petersberg .....                                | 56     |
| 4. Das Platzl .....  | 58     |
| V. Die Anlage neuer Straßen .....  | 60     |
| 1. Die Neuturmstraße .....   | 60     |
| 2. Die Hochbrückenstraße .....   | 63     |
| 3. Die „Linie von Sedan“ .....   | 64     |
| VI. Kleinere Regulierungen .....   | 67     |
| VII. Zusammenfassung .....   | 69     |
| <br>C. Der zweite Abschnitt des Stadtumbaus: 1891–1904 .....                   | <br>71 |
| I. Der Stadterweiterungswettbewerb als Ideenlieferant<br>des Stadtumbaus ..... | <br>72 |
| II. Großprojekte im Anschluß an den Stadterweiterungswettbewerb .....          | 75     |
| 1. Die Erschließung des Angerviertels .....                                    | 75     |
| 2. Das Durchbruchprojekt an der Prannerstraße .....                            | 91     |
| 3. Projekte zur Bebauung des so genannten „Augustinerstockes“ .....            | 97     |
| 4. Neue Nord-Süd-Verbindungen .....  | 103    |
| 4a. Promenadestraße–Frauenplatz–Hotterstraße–Sendlinger Tor .....              | 103    |
| 4b. Hochbrückenstraße–Radlsteg–Gärtnerplatzviertel .....                       | 108    |
| 5. Die Verbreiterung der Sendlinger Straße .....                               | 111    |
| III. Baulinienkorrekturen nach „malerischen“ Gesichtspunkten .....             | 113    |
| 1. Das Platzl .....  | 113    |
| 2. Die Kaufingerstraße .....   | 116    |
| IV. Kleinere Regulierungen .....   | 119    |
| V. Zusammenfassung .....   | 122    |

|  |                |
|--|----------------|
| <b>D. Der dritte Abschnitt des Stadtumbaus: 1904–1914 .....</b>              | <b>124</b>     |
| <b>I. Bemühungen um die Erhaltung der „Physiognomie“ einer Straße .....</b>  | <b>124</b>     |
| 1. Die Weinstraße .....  | 124            |
| 2. Die Dienerstraße .....  | 128            |
| 3. Die Theatinerstraße .....   | 129            |
| 4. Das Altheimer Eck .....   | 133            |
| <b>II. Der Ensembleschutz-Gedanke am Beispiel des Max-Joseph-Platzes ...</b> | <b>134</b>     |
| <b>III. Eine neue Straßenanlage: die Sparkassenstraße .....</b>              | <b>137</b>     |
| <b>IV. Das Angerviertel .....</b>  | <b>139</b>     |
| <b>V. Kleinere Regulierungen .....</b>                                       | <b>141</b>     |
| <b>VI. Zusammenfassung .....</b>   | <b>142</b>     |
| <br><b>Literaturverzeichnis .....</b>  | <br><b>144</b> |

## Abkürzungsverzeichnis

BAUREFERAT-LBK: Zentralregistratur der Landeshauptstadt München, Baureferat-Lokalbaukommission  
 BHStA: Bayerisches Hauptstaatsarchiv  
 DBZ: Deutsche Bauzeitung  
 LBK: Lokalbaukommission  
 M.-E.: Ministerialentschließung  
 MBO: Münchener Bauordnung  
 MGZ: Münchener Gemeinde-Zeitung  
 MNN: Münchener Neueste Nachrichten  
 SBZ: Süddeutsche Bauzeitung  
 STADTAM: Stadtarchiv München  
 VERW.BER.: Verwaltungsbericht

Die vorliegende Arbeit mit dem Thema „Der Umbau der Münchener Altstadt (1871–1914)“ möchte die städtebauliche Komponente des komplexen Vorgangs näher untersuchen, dem der Stadtkern Münchens im Zuge der Herausbildung zur City unterworfen war. Damit wird der Blick auf eine Bauaufgabe im Stadtinneren gelenkt, die eine notwendige Ergänzung zur Erweiterung der Stadt nach außen darstellt. Die Expansion des Baugebildes „Stadt“ in das umgebende Land und die Umstrukturierung des zur „Altstadt“ werdenden Stadtkernes sind die beiden wesentlichen Faktoren, die die Stadtentwicklung Münchens im späten 19. Jahrhundert charakterisieren. Aber anders als jene Erweiterung nach außen, die in den Jahren 1807/1808 mit der Anlage der Maxvorstadt begann, trat der Stadtumbau erst mit einer Verzögerung von fast 70 Jahren als Bauaufgabe ins Bewusstsein der kommunalen Planungsbehörden. Den besten Einstieg in die Problematik, die nach 1871 mit dem Umbau der Altstadt verbunden war, ermöglicht eine Äußerung Theodor Fischers, von 1893 bis 1901 Leiter des Stadterweiterungsbüros, die er am Ende des zu behandelnden Zeitraumes in einem Gutachten abgab: *„Mit der Unerbittlichkeit von Naturereignissen scheint sich in den Großstädten die Umwandlung des Stadtkernes zur reinen Geschäftsstadt, zur City zu vollziehen. Die Frage ist nur, ob und wie weit im besonderen Falle Münchens diese Entwicklung notwendig mitgemacht werden muss [...], ist es doch als eine Lebensfrage unseres Gemeinwesens anzusehen, dass [seine] Besonderheit nicht verwischt wird, dass nicht jener wenn auch imponierende, so doch kulturell etwas indifferente und infolge der Raschheit im Gange der Entwicklung etwas unvornehme Zug auch hier sich bemerkbar mache, der das gemeinsame Merkmal der Handels- und Industriestädte in Deutschland zu sein scheint“*.<sup>1</sup>

Die Aufgabe bestand darin, den Grundriss der Stadt den Forderungen anzupassen, die im Zuge der Großstadtbildung aus verkehrstechnischen, stadthygienischen und kommerziellen Motiven notwendig erschienen. Dazu standen im Prinzip zwei Möglichkeiten offen. Entweder man beabsichtigte die Transformation der historischen Stadt in eine moderne „Stadtmitte“, oder man versuchte, dem Stadtkern als „Altstadt“ seine (städte-) bauliche Kontinuität zu bewahren. In jedem Fall mussten jedoch die Bedürfnisse des Verkehrs und des Kommerzes mit dem überlieferten historischen Stadtensemble kollidieren. Das Gutachten von Theodor Fischer deutet an, welcher Weg in München eingeschlagen werden

<sup>1</sup> Gutachten von Theodor Fischer zu dem Baulinienprojekt in der Theatinerstraße vom 18.10.1913; BHStA, OBB 12734.

sollte. Der Stadtumbau wurde als eine Herausforderung begriffen, der man – nach einer Phase pragmatischen Reagierens – mit gegensteuernden Maßnahmen zur Bewahrung des Stadtbildes antwortete.

Eine Hauptaufgabe der vorliegenden Arbeit ist es, diesen Prozess nach Ausgangslage, Verlauf und Prinzipien zu beschreiben. Methodisch sind dazu einige Einschränkungen zu machen. Der Städtebau ist in besonderem Maße von den allgemein historischen, wirtschafts- und sozialgeschichtlichen Rahmenbedingungen abhängig. Die Veränderung einer Stadt kann nie das Werk eines Einzelnen sein, sondern spiegelt den Interessenkonflikt und Interessenausgleich der beteiligten Personen und Institutionen wider. Ebenso wenig ist eine Stadt – und das zeigt das Thema des Stadtumbaus besonders deutlich – im eigentlichen Sinne ein „fertiges“ Werk, das es nach seiner Erbauung lediglich zu bewahren gilt. Von verschiedenen Seiten und aus verschiedenen Motiven heraus werden Umbauvorschläge gemacht, die als Teil der zeitgenössischen Entwicklung im Gegensatz zu der historisch überlieferten Baugestalt stehen. Es soll gezeigt werden, wie sich in dem Zeitraum von 1871 bis 1914 eine Sensibilität im Umgang mit der historischen Stadt herausbildet. Als These formuliert: In München entsteht in Reaktion auf die zunehmend als „Zerstörung“ empfundenen Umbaumaßnahmen ein Bewusstsein, das einzelne Straßen- und Platzbilder als Individuen begreift und für schützenswert erachtet. Über die einzelne Fassade hinaus, werden das Ensemble und die räumliche Disposition einer Straße als wesentlicher Bestandteil der Stadtgestalt aufgefasst. Methodisch orientiert sich die folgende Untersuchung daher nicht primär am Einzelgebäude, sondern betrachtet den Straßengrundriss bzw. das Profil der Straßenwandung als kleinste Funktionseinheit zur Herausbildung der urbanen Räumlichkeit. Im Mittelpunkt stehen diejenigen Maßnahmen, die ab 1871 als geeignete Mittel zur Anpassung des Altstadtgrundrisses an die großstädtischen Bedürfnisse erschienen: Straßenverbreiterungen und Straßendurchbrüche. Je mehr sich die Tendenzen zu einer bewahrenden Stadtbildpflege bzw. zu einer Auffassung der Altstadt als Ensemble bemerkbar machten, umso mehr mussten sie diskreditiert werden, da sie die „gewachsene“ Struktur der Altstadt mit ihren engen Gassen, vorspringenden Gebäuden und unregelmäßigen Baufluchten durch eine einheitliche und funktional dem Verkehrsaufkommen angepasste Baulinienziehung zu regulieren suchten. Aus dem Brennpunkt dieser Interessen soll die folgende Arbeit hervorgehen.



# A. Bedingungen und Voraussetzungen

---

## I. Begriffsbestimmung und zeitliche Abgrenzung

Die zeitgenössische Theorie hat keine einheitliche Terminologie entwickelt, die die Bauaufgabe des Stadtumbaus bezeichnet. In Berlin wurde von „Reorganisation“ gesprochen (ORTH 1875, 13–16), in Florenz von „Risanamento e Riordinamento del Centro“ (WURZER 1966, 271), in Prag von „Assanierung“ (WURZER 1966, 273) und in Paris vom „Déplacement de Paris“ (LAVEDAN 1975, 427). Im ersten deutschsprachigen Handbuch des Städtebaus behandelt Joseph Stübben die entsprechenden Baumaßnahmen in dem Kapitel „Die Straßendurchbrüche und die Verbesserung alter Straßen“ (STÜBBEN 1890, 298–302). Erst in der dritten Auflage von 1924 taucht die Bezeichnung „Umbau der Altstadt“ auf (STÜBBEN 1924, 494–502). Synonym zu verwenden wäre die Formulierung „Innere Stadterweiterung“ (SCHILLING 1915), die sinngemäß schon von Reinhard Baumeister gebraucht wurde (BAUMEISTER 1876, 32). In der neueren Literatur wird der Begriff „Stadtumbau“ von Michael Brix verwendet, allerdings nicht in dem speziellen Zusammenhang mit Baulinienfragen, sondern innerhalb einer Untersuchung über ortstypische Bauweisen (BRIX 1981).

Die oben genannten Formulierungen deuten an, welche Bedeutungen mit den verschiedenen Begriffen verbunden sein können. Je nach dem wird der semantische Akzent mehr auf die Sanierung der Altstadt oder auf ihre Neuorganisation bzw. Umstrukturierung gelegt. In der vorliegenden Arbeit soll der Begriff „Stadtumbau“ ganz neutral und daher auch allgemein als Modifizierung des Stadtgrundrisses aus strukturellen Überlegungen heraus verstanden werden.

Die räumliche Begrenzung ergibt sich im Falle Münchens von allein. Da der Umgang mit der historischen Stadtgestalt in Fällen von Straßenverbreiterungen untersucht werden soll, ist vor allem die Altstadt, d.h. der historische Stadtkern innerhalb der ehemaligen mittelalterlichen und barocken Befestigung, von Interesse.

Die zeitliche Begrenzung von 1871 bis 1914 ergab sich aus der Arbeit mit dem Quellenmaterial. Der Zeitraum deckt sich mit der Phase der größten als kommunale Aufgabe begriffenen Umbautätigkeit. Die beiden Zäsuren erscheinen also nicht zufällig. Der gründerzeitliche Bauboom nach der Reichsgründung war auch in München der Beginn einer konjunkturellen Aufwärtsentwicklung, in deren Gefolge der Umbau der Altstadt in Angriff

genommen werden konnte. Am Ende des Zeitraumes steht der Beginn des 1. Weltkrieges, der in der Entwicklung der Altstadt einen tiefen Einschnitt bedeutet. Erst in den 1930er Jahren sollten die Bemühungen um den Stadtbau wieder aufgegriffen werden.<sup>2</sup>

Etwas weniger scharf erscheinen die Zäsuren der Binnengliederung. Im Jahr 1891 wurden die Vorbereitungen zum Stadterweiterungswettbewerb getroffen, von dem neben neuen Ideen zur Stadterweiterung auch strukturelle Lösungsvorschläge zum Stadtbau erhofft wurden. Daraus lässt sich ein verändertes Bewusstsein erkennen, mit dem die Bauaufgabe, nach bis dahin 20jähriger Erfahrung, angegangen werden sollte.

Das Jahr 1904 schließlich ist das Datum zweier Ministerialentschlüsse zur Denkmalpflege, in denen Bestimmungen zur Erhaltung von Straßen- und Platzbildern getroffen wurden. Natürlich sind Gesetze und Verordnungen nur Reaktionen auf Bestrebungen, die schon zuvor artikuliert worden waren. Insofern ist die Zäsur im Jahr 1904 als Endpunkt einer Entwicklung zu sehen, die schon vorher begann und deren Übergang als ein fließender gedacht werden muss.

## II. Quellenlage und Literaturbericht

Die planerische Grundlage für Straßenverbreiterungen, -durchbrüche und -regulierungen bilden die Baulinienpläne. Sie sind verstreut vorhanden in den verschiedenen Münchener Archiven. Der Großteil befindet sich in der Registratur der Lokalbaukommission (Baureferat-LBK) und ist nach Straßen in Generalakten geordnet. Im Stadtarchiv München wurden folgende Bestände gesichtet: Städtischer Grundbesitz, Plansammlung, Bauamt-Hochbau und die die Baulinien betreffenden Akten der LBK. Im Einzelfall wurden die Häuserakten der LBK herangezogen. In sämtlichen Akten befinden sich Verhandlungen mit den Hausbesitzern über die anfallenden Grundabtretungen zur Straße. Die Sitzungsprotokolle in den Gemeindegremien über Fragen von Straßenverbreiterungen etc. wurden in der Münchener Gemeinde-Zeitung (MGZ) nachvollzogen. Das von ministerieller Seite anfallende Material befindet sich im Bayerischen Hauptstaatsarchiv in dem Bestand „Oberste Baubehörde“. Von einigen Ausnahmen abgesehen, ist die Korrespondenz mit den städtischen Behörden aber in den Akten oben genannter Archive enthalten. Wenig ergab die Durchsicht der Akten des Generalkonservatoriums der Kunstdenkmale und Altertümer Bayerns im Bestand der so genannten Altregistratur im Bayerischen Landesamt

2 Vgl. die beiden Dokumentationen zur Altstadtsanierung im Angerviertel und in der Umgebung des Rathauses; StadtAM, Bauamt/Hochbau 1058 und 1059.

für Denkmalpflege. Diese Behörde befasste sich nicht vornehmlich mit Baulinienfragen. Wenn Baulinienprojekte in der zeitgenössischen Zeitschriftenliteratur veröffentlicht wurden, wird bevorzugt darauf verwiesen. Die öffentliche Diskussion der Projekte in der Tagespresse der Münchener Neuesten Nachrichten (MNN) wurde nur in einigen wenigen, aber besonders strittigen Fällen, berücksichtigt.

Sekundärliteratur zum Stadtumbau in München gibt es nicht. Einzelne Verbreiterungsmaßnahmen wurden bisher nur summarisch angesprochen (BERTSCH 1912, 706–711; HIMEN 1984, 25; BAUER/GRAF 1985, 13–16; DENKMÄLER 1985, 6), eine zusammenfassende Darstellung für die Innenstadt fehlt aber. So bilden die beiden Arbeiten des ehemaligen Stadtbaudirektors August Blössner bis heute die einzige Darstellung der umfangreichen Planungs- und Verhandlungstätigkeit, allerdings nicht nur auf die Altstadt beschränkt (BLÖSSNER 1918; BLÖSSNER 1949). Als „Mann der Praxis“ häuft er darin memorierend eine Menge an Material auf, ohne es zu systematisieren und vor allem ohne Angabe von Quellen und Sekundärliteratur, was die Arbeiten fast unbenutzbar macht. Dennoch werden seine Schriften in der neueren Literatur beinahe als Primärquellen behandelt (z.B. ALBERS 1980, 25), ein Umstand, der umso bedauerlicher ist, als dass viele seiner Aussagen sich nicht im Aktenmaterial verifizieren lassen.

Was für die Stadtplanung in der Innenstadt gilt, gilt auch für die architektonische Entwicklung. Eine dedizierte Untersuchung, wie die Bewahrung des Altstadtcharakters in München mit architektonischen Mitteln versucht wurde, steht noch aus. Architekten wie Seidl, Ostenrieder, Littmann, Grässel und Hocheder haben in der Altstadt durchaus anders gebaut, als in den Vorstädten und Stadterweiterungsgebieten. Für den Magistrat war diese Frage nicht nur aus stadtbildpflegerischen Interessen von Belang, sondern auch für das Selbstverständnis als Kunst- und Fremdenstadt. Darüber hinaus wäre eine solche Untersuchung auch für die heutige Architektur und Denkmalpflege relevant, da viele der Debatten damals die aktuelle Diskussion um das „Neue Bauen in alter Umgebung“ antizipieren.

Um den Text nicht noch mehr durch Photographien zu belasten, wird im Folgenden auf die gängigen Abbildungswerke verwiesen (BAUER 1982a; BAUER 1982b; BAUER/GRAF 1985; SEMBACH/STERNER 1977; MÜNCHEN UND SEINE BAUTEN 1912). Informationen aus Nachschlagewerken oder Büchern mit Handbuchcharakter (HÄUSERBUCH; MÜNCHEN UND SEINE BAUTEN 1912; HOLLWECK 1982; DENKMÄLER 1985) werden in der Regel nicht eigens nachgewiesen, müssen aber als Hintergrund gesehen werden.

### III. Allgemeine Voraussetzungen des Stadtumbaus in München

#### 1. Die Verkehrssituation in der Innenstadt

An oberster Stelle in den Bemühungen der Gemeindevertretung zur städtebaulichen Erschließung der Altstadt stand der Ausbau eines praktikablen Verkehrsnetzes. Gute Straßenverbindungen bewirkten einen reibungslosen Verkehrsablauf und erhöhten die Attraktivität der Straßen für die Geschäfts- und Ladenbesitzer. In Kausalzusammenhang damit muss auch die Bautätigkeit gesehen werden. An breiten und verkehrsreichen Straßen wurde häufiger gebaut, als an engen und abgelegenen Straßen, weil die Geschäfte und Wohnungen hier eine bessere Rendite versprachen.

Das Verkehrsaufkommen in München im letzten Viertel des 19. Jahrhunderts darf nicht unterschätzt werden (so z.B. von BLÖSSNER 1949, 51). Magistrat und Gemeindebevollmächtigte waren nicht zuletzt unter dem Druck der Bevölkerung bemüht, dem innerstädtischen Verkehr geeignete Wege zu schaffen. In den Akten finden sich Beschwerden von Passanten und Anrainern, die von „*Gefahren für Leib und Leben*“ in den engen Gassen sprachen, verursacht durch rangierende oder zu weit ausladende Fuhrwerke. Zum Teil konnte dem durch Fahrordnungen abgeholfen werden.<sup>3</sup> Die engsten Straßen wie die Albert-, Hebammen-, Küchelbäcker-, Schmidstraße oder der Radlsteg waren grundsätzlich für den Wagenverkehr gesperrt. Ein Fahrverbot für Schwerfuhrwerke bestand u.a. in folgenden Straßen: Augustiner-, Gruft-, Dürnbräu-, Mazari- und Sterneckerstraße. Eigens geregelt wurden die Zu- und Abfahrten bei der Schrammehalle. Der Verkehr, der die Halle vom Bahnhof her anstrebte, sollte über den Färbergraben, die Dultstraße und den Jakobsplatz erfolgen und über das Rosental und die Fürstenfelderstraße wieder abgeleitet werden. In diesen Straßen war das Fahren nur in einer Richtung erlaubt.

Dennoch waren gerade hier die Straßen überlastet. Die graphische Darstellung einer Verkehrserhebung, die der Magistrat anlässlich der Allgemeinen Städtebau-Ausstellung in Berlin 1913 anfertigen ließ, visualisiert, welches die frequentiertesten Straßen waren und an welchen Punkten der Altstadt sich der Verkehr besonders konzentrierte (HEGEMANN 1913, Abb. 196).

Die kürzeste Verbindung vom Zentralbahnhof zum Viktualienmarkt (Neuhauser Straße – Färbergraben – Rosental) wurde besonders von Schwerfuhrwerken frequentiert. Sie hatte mindestens ebenso viele Fuhrwerke aufzunehmen wie die Ringstraßen (Sonnenstraße – Blumenstraße). Da über die südwestlichen Radialstraßen (Sendlinger-, Herzogspital-, Josephspitalstraße) ebenfalls schwere Fuhrwerke ins Stadttinnere geführt wurden, dürfte die stärkste Verkehrsbelastung im Bereich Rosenstraße – Rosental angenommen werden.

3 Vgl. den Entwurf zu einer ortspolizeilichen Vorschrift in der MGZ 1874, 582–583 und 593–595.



Die Graphik zeigt weiterhin die hohe Frequenz der traditionellen West-Ost-Achse (Neuhauser Straße – Kaufingerstraße – Marienplatz – Tal), die vom Fern- oder Durchgangsverkehr benutzt wurde. Auffallend ist, dass am Ober- und Unteranger und den auf ihn zu führenden Straßen kein oder nur ein geringer Schwerverkehr verzeichnet ist, ebenso wie auf den vom Marienplatz nach Norden führenden Straßen (Wein-, Theatiner-, Diener-, Residenzstraße).

Letztere Straßen hatten dafür in erhöhtem Maße den von Norden kommenden Leichtverkehr aufzunehmen, der sich am Marienplatz mit dem von Westen hereingeführten Verkehr traf. Ein zweiter Schwerpunkt der leichten Fuhrwerke lässt sich entlang der Verbindung Maximilianstraße – Maffeistraße – Maximiliansplatz feststellen, die vom Schwerverkehr so gut wie gar nicht benutzt wurde.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass die am meisten belasteten Straßen ohne Zweifel die traditionellen West-Ost- und Nord-Süd-Verbindungen waren, sowie jene, die innerhalb der Altstadt die Funktion von Zirkular- oder Diagonalstraßen übernehmen konnten (Färbergraben, Rosental, Frauenstraße). Die Achse Maximilianstraße – Promenadeplatz – Maximiliansplatz entlastete die südlichere West-Ost-Achse vom Leichtverkehr. Verkehrsknotenpunkte waren naturgemäß die Platzanlagen. In der Reihenfolge der Verkehrsbedeutung sind hier zu nennen: Karlsplatz, Marienplatz, Maximiliansplatz und Max-Joseph-Platz.

Die Klagen über die steigende Verkehrsbelastung der Altstadt werden umso verständlicher, wenn man das Verkehrsaufkommen von 1913, d.h. zu einem Zeitpunkt, zu dem die Verbreiterungen und Durchbrüche schon zu einer höheren Durchlässigkeit geführt hatten, auf den baulichen Zustand vor den Umbaumaßnahmen projiziert. Eines wird dabei jetzt schon deutlich: wesentliche Umstrukturierungen der Verkehrsläufe haben sich zwischen 1871 und 1914 nicht ergeben. Die folgende Untersuchung soll nicht zuletzt zeigen, welche Ursachen dafür ausschlaggebend waren. Mit anderen Worten: Gab es zwischen 1871 und 1914 keine strukturellen Änderungsvorschläge bzw. wenn es sie gab, aus welchen Gründen wurden sie nicht ausgeführt?

Die Diskussion um die Einführung technischer Innovationen auf dem Verkehrssektor kann in diesem Zusammenhang nur angedeutet werden, obwohl sie durchaus als Alternative zu der baulichen Umgestaltung aus Verkehrsgründen gesehen wurden. Bereits 1896 wurde die Errichtung einer Hochbahn durch die Innenstadt vorgeschlagen (LIEBIG 1896) und spätestens im Jahr 1910 dachte man an die Einführung einer Untergrundbahn, um die Straßen der Altstadt vom Druck der Verbreiterung zu entlasten und dennoch dem Verkehrsaufkommen Rechnung zu tragen.<sup>4</sup>

4 Vgl. die Gutachten von Gabriel von Seidl und Hans Grässel vom 17.2.1910 bzw. 5.11.1913; BHStA, OBB 12734.

## 2. Die stadthygienischen Verhältnisse

Ein weiteres Motiv für den Stadtumbau war zweifellos die Verbesserung der hygienischen Verhältnisse in München. Die Stadt war in den Jahren 1836/37, 1854 und 1873 von Cholera-Epidemien heimgesucht worden, wobei gerade die Altstadt mit zu den am stärksten betroffenen Stadtteilen gehörte.<sup>5</sup> Auf den Zusammenhang von Epidemien und ungenügender Abwasserableitung war man besonders nach den Publikationen und Vorträgen Max von Pettenkofers aufmerksam geworden.<sup>6</sup> Die Abwässer wurden sämtlich in die z.T. offen fließenden Stadtbäche geleitet. Ab 1881 begann man, die alten und ungenügenden Kanäle aus der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts durch eine Neukanalisation zu ersetzen. In der Altstadt stieß dieses Vorhaben wegen der geringen Breite mancher Straßen auf Schwierigkeiten, zumal parallel dazu ab 1883 die Wasserzuleitungen verlegt werden mussten. Diese Schwierigkeiten vergrößerten sich noch durch die Einführung der obligatorischen Schwemmkanalisation ab 1892. Ein Plan aus dem Jahr 1893 belegt, dass längst nicht alle Teile der Altstadt an das Kanalisationsnetz angeschlossen waren.<sup>7</sup> Gerade die engen Straßen mussten am längsten auf den Anschluss warten, der meist im Zuge einer Verbreiterung der Straße vollzogen wurde.

Daneben war die Forderung nach „Licht und Luft“ ein Topos in den Planungen zur Stadt-sanierung. Auch hier hatten die Forderungen Pettenkofers und des Vereins für öffentliche Gesundheitspflege bahnbrechend gewirkt und das Bewusstsein für ein „gesundes Wohnen“ geschärft, so dass breite Straßen fast schon als Synonym für gesunde Straßen galten.

Mehrere Verbreiterungen im ersten Abschnitt des Stadtumbaus (Färbergraben, Hackenstraße, Orlandostraße, Platzl) lassen sich in direkten Bezug zu den gewandelten Salubritätsvorstellungen setzen.<sup>8</sup>

## 3. Finanzielle Interessen

Straßenverbreiterungen und -durchbrüche waren einem eigenen Genehmigungsverfahren unterstellt, nämlich der Baulinienfestsetzung in bebautem Gebiet. Bevor nun ein Baulinienplan definitiv genehmigt werden konnte, musste ein Übereinkommen zwischen Magistrat und den an der Verbreiterung beteiligten Hausbesitzer erzielt werden, d.h. die

5 Innerhalb der Altstadt waren der Ober- und Unteranger, das Gebiet um das Platzl und die Hackenstraße besonders betroffen. Relativ wenige Krankheitsfälle traten im Kreuzviertel auf. Vgl. den „Plan über die Verbreitung der Cholera in der Koenigl. Haupt- und Residenzstadt München.1836/37“ von C. Wenng; Bayerische Staatsbibliothek München, Mapp. XI,448s.

6 Vgl. LOESCH 1951, 21. Auch die folgenden Informationen sind diesem als Manuskript veröffentlichten Buch entnommen.

7 Vgl. Plan über den Stand der Kanalisation am Ende des Jahres 1893 (VERW.BER. 1894, Bd 2, Beilage).

8 Auf ganz München bezogen konnte die Sterblichkeitsrate zwischen 1871 und 1910 von 41, 6 auf 15, 8 pro tausend Einwohner gesenkt werden (LOESCH 1951, 52).

Hausbesitzer mussten sich bereit erklären, einen Teil ihres Anwesens unentgeltlich zur Straße abzutreten. Da sie nach der Einführung des Pflasterstatuts 1889 auch anteilig zu den Straßenherstellungskosten herangezogen werden konnten, waren sie in den allermeisten Fällen daran interessiert, so wenig wie möglich Grund zu „verschenken“, um im Falle des Neubaus eine größtmögliche Fläche bebauen zu können. Dies trifft vor allem für Anwesen mit kleiner Parzellengröße zu.<sup>9</sup> Hier erschien jede Grundabtretung als unvertretbare Einschränkung des Eigentumsrechts ihrer Besitzer.

Der Magistrat nahm eine dazu gegenläufige Position ein. Er verwies darauf, dass mit der Verbreiterung der Straße eine Wertsteigerung der an ihr liegenden Anwesen verbunden sei (BORSCHT 1896, 40. Vgl. auch STÜBBEN 1890, 301), dass also den Eigentümern kein finanzieller Nachteil entstünde.

An breiten Straßen könne höher gebaut werden, überdies steige mit der Breite auch das Ansehen der Straße. Dieses Argument galt weniger für Wohnstraßen als für Geschäftsstraßen. Hier galt die Formel: größere Straßenbreite gleich mehr Verkehr gleich höhere Attraktivität für Ladenbesitzer gleich höherer Grundstückswert.<sup>10</sup> Die Grundstückswerte an breiten Geschäftsstraßen lagen manchmal bis zu fünfmal höher als an engen Wohnstraßen.<sup>11</sup> Dies erachtete der Magistrat als Anreiz genug, um die Hausbesitzer zu Grundabtretungen für Straßenverbreiterungen zu bewegen. Eine zusätzliche Steuererleichterung wie in Wien wurde in München nicht erwogen.<sup>12</sup>

Wenn eine Einigung mit dem Eigentümer nicht zustande kam, blieb dem Magistrat oftmals nur der Weg, das gesamte Anwesen anzukaufen, um es nach der definitiven Baulinienänderung wieder zu veräußern. Er übernahm damit die Funktion eines Zwischenhändlers ohne Spekulationsabsichten.

9 Als Mindestgröße eines Bauplatzes galt nach der MBO 1895 eine Fläche von 5 Meter Breite und 21 Meter Tiefe (BORSCHT 1896, 17). Oft waren die Besitzer eher bereit, ihr Anwesen als ganzes zu verkaufen, als einen Teil unentgeltlich zur Straße abzutreten.

10 Das beste Beispiel dafür ist das Anwesen Kaufingerstr. 23 (Dom-Hotel). Es wurde 1888 auf 365.000 Mark geschätzt, während es nach der Verbreiterung der Liebfrauenstraße auf der gegenüberliegenden Seite mit 490.000 Mark veranschlagt werden konnte. Vgl. das Gutachten einer Schätzungskommission vom 17.7.1888; StadtAM, Städt. Grundbesitz 451.

11 Natürlich gab es aber auch unterschiedliche Wohnlagen innerhalb der Altstadt. Einen guten Überblick über die verschiedene Wertigkeit von Straßen geben die Tabellen bei MUCKENTHALER 1908.

12 In Wien gewährte man im Jahr 1893 einer Anzahl von genau bezeichneten Häusern, die eine störende Straßenverengung verursachten, statt der zwölfjährigen eine achtzehnjährige Steuerfreiheit, falls sie innerhalb von zehn Jahren zum Umbau gelangten. 60% ihrer Besitzer nahmen dieses Angebot an (MAYREDER 1905, 75).

Seltsamerweise beschäftigten sich die Terraingesellschaften, die in den Erweiterungsgebieten Münchens eine so wichtige Rolle spielten (DÖNGES 1910, 70–106), nicht mit der Altstadt, obwohl doch auch hier – wie in anderen Städten – die Möglichkeit zu einer profitablen Tätigkeit gegeben war.<sup>13</sup> Der Grund lag möglicherweise darin, dass der Magistrat im Interesse der Altstadt der privaten Spekulation den Boden entziehen wollte. Das Bekanntwerden größerer Projekte hätte die Grundpreise enorm in die Höhe schnellen lassen und ihre rasche Durchführung verhindert. Deshalb wurde für die Altstadt auch nie ein definitiver „Generallinienplan“ vorgelegt. Der Magistrat bevorzugte, die Baulinienprojekte von Fall zu Fall zu entscheiden, um sich dadurch eine größere Handlungsfreiheit zu bewahren.<sup>14</sup>

In engem Zusammenhang mit der Bodenpreisentwicklung ist das Phänomen der „Citybildung“ zu sehen, das von den Zeitgenossen schon zu Beginn des 20. Jahrhunderts wahrgenommen wurde. Die Wohnbevölkerung in der Innenstadt Münchens wurde durch die steigenden Boden- und Mietpreise zunehmend von Geschäfts- und Warenhäusern, Bankneubauten, Büros, Restaurants etc. verdrängt. Die Einwohnerzahl der Altstadt nahm zwischen 1890 und 1905 um ca. 8.500 Bewohner ab, die Sendlinger Straße und das Tal waren die von diesem Prozess am stärksten betroffenen Straßen.<sup>15</sup> Von den traditionellen Einkaufsstraßen (Kaufinger-, Neuhauser-, Wein-, Theatinerstraße), breitete sich die „Kommerzialisierung“ aus, so dass die Altstadt Münchens mehr und mehr den Charakter einer Geschäftsstadt annahm. Da sich an die Geschäftsbauten auch die Vorstellung einer breiten, „modernen“ Straße knüpfte, kann das kaufmännische Profitstreben mit als Ursache für den Stadtumbau und seine Folgen gelten.

#### 4. Rechtliche Voraussetzungen

Wenn ein Gebäude in der Straßenflucht ein Verkehrshindernis darstellte, dessen Beseitigung vom Magistrat mittels einer neuen Baulinie beschlossen wurde, konnte dies im Fall eines Neu- oder Umbaus geschehen. Befand sich das Haus jedoch in einem guten baulichen Zustand, und weigerte sich der Besitzer, es zu verkaufen, besaß der Magistrat keine ausreichenden rechtlichen Möglichkeiten, um die Verbreiterung dennoch durchzusetzen. Der Hausbesitzer konnte so eine Stadtumbaumaßnahme auf Jahre und unter Umständen sogar auf Jahrzehnte hinaus blockieren.<sup>16</sup>

13 Der Durchbruch der Karmarschstraße in Hannover beispielsweise wurde von der „Hannoverschen Baugesellschaft“ unter der Leitung von Ferdinand Wallbrecht geplant und durchgeführt (Vgl. HAMMER-SCHENK 1985, 139–169). In München bot sich nur in einem Fall ein privates Konsortium zur Durchführung eines Straßendurchbruchs an (Vgl. Kap. B.II.2.).

14 Aus diesem Grund wurde der Plan zur Regulierung des Oberangers durch Magistratsbeschluss vom 30.11.1875 abgelehnt. Auch der Plan des Stadterweiterungsbüros von 1895 (Abb. bei HEGEMANN 1913, Abb. 205) sammelte nur die „Vorschläge“ zur Umgestaltung der Altstadt.

15 Vgl. die Tabellen bei DÖNGES 1910, 31–32.

16 Dies war der Fall bei der geplanten Verbreiterung der Dultstraße oder der Schleckergasse (Vgl. Kap. C.II.1. und C.IV.).



Eine Möglichkeit, diesem Mißstand abzuhelpen, wurde von Seiten der Gemeindevertretungen darin gesehen, beim Innenministerium um die Gewährung des Zwangsenteignungsrechtes nachzusuchen. Allerdings räumte das Expropriationsgesetz vom 17.11.1837 den Gemeinden nur in ganz besonderen Fällen ein Enteignungsrecht für Straßenverbreiterungen ein.<sup>17</sup> Es konnte nicht bei „normalen“ Verbreiterungen angewendet werden, auch wenn diese noch so große Erleichterungen für den Verkehr versprochen. Die Beschränkung war schon in den frühen 70er Jahren auf Kritik gestoßen, da sie die Handlungsfähigkeit der Gemeinden für den immer dringender werdenden Stadtbau einschränkte. Ein Kommentar zu dem Gesetz aus dem Jahr 1911 führt aus: *„Angesichts dieser Lage der Gesetzgebung ist es unverständlich, den Gemeinden das Enteignungsrecht für Verkehrswege im übrigen zu versagen, zumal es den Distrikten eingeräumt ist, deren Straßen und Wege sehr häufig nicht die Verkehrsbedeutung, wie die Straßen der Städte, namentlich der größeren Städte haben. Es ist denn auch Bayern der einzige größere Staat, der die Notwendigkeit der Verleihung des Enteignungsrechtes an Gemeinden für Straßenzwecke noch nicht gesetzlich anerkannt hat“* (HENLE 1911, 52).

In den übrigen deutschen Staaten konnte derjenige Grundstreifen, der laut des genehmigten Baulinienplanes zur Straße fiel, gegen eine Entschädigung enteignet werden.<sup>18</sup> Das Enteignungsrecht beschränkte sich aber lediglich auf die Fläche der zukünftigen Straße. Straßendurchbrüche und großzügige Erweiterungen wurden dadurch ebenfalls verhindert, weil die Entschädigungspflicht den Gemeinden zu große finanzielle Opfer abverlangt hätte. Einer Zonen-Enteignung, wie sie beispielsweise vom „Deutschen Verein für öffentliche Gesundheitspflege“ gefordert wurde,<sup>19</sup> standen in Deutschland schwerwiegende Bedenken gegenüber. Man betonte, daß die mittelständischen Bewohner durch die „Paläste“ vertrieben würden, die an Straßendurchbrüchen gebaut werden könnten. Weiterhin sollte den Gemeinden keine Priorität gegenüber den Privateignern eingeräumt werden, was die Spekulationsbefugnisse anbetrifft (BAUMEISTER/CLASSEN/STÜBBEN 1897, 63–64). Damit unterschieden sich die deutschen Staaten grundsätzlich von den übrigen europäischen Ländern. In England, Frankreich, Italien, Belgien und z.T. Österreich-Ungarn bestanden Enteignungsgesetze, welche große Straßendurchbrüche in London, Paris, Rom, Neapel, Prag oder Brüssel ermöglichten.<sup>20</sup> Sie verdeutlichen, wie die Gesetz-

17 Es konnte angewendet werden zur Verbreiterung von Gemeindestraßen, *„deren Sicherheits- oder Lebensgefährlichkeit sich ergeben hat“* (Vgl. §1, Art.1, Ziff.13 des Gesetzes bei HENLE 1911, 67 und 80). Die Enteignung war dagegen zulässig für die Änderung von Staats- und Distriktstraßen.

18 Entsprechende Gesetzesauszüge sind veröffentlicht bei BAUMEISTER/CLASSEN/STÜBBEN 1897, 111–133.

19 Die Gemeinden sollten das Recht erhalten, *„ungesunde Stadtgegenden durch ausgedehnte Enteignungsbefugnisse ohne unverhältnismäßige Kosten umzugestalten“*. Vgl. die Thesen über Städteerweiterung, besonders in hygienischer Beziehung; beschlossen auf der Versammlung in Freiburg i. Br. am 15.9.1885 (abgedruckt bei STÜBBEN 1890, 554–555).

20 Eine Darstellung des Umbaus dieser Städte aus der Sicht der Enteignungs- und Umlegungsfrage liefern BAUMEISTER/CLASSEN/STÜBBEN 1897. Den Aspekt der Stadtsanierung behandelt zusätzlich WURZER 1966, 264–277. In beiden Arbeiten wird der Vergleich mit den deutschen bzw. österreichischen Verhältnissen hergestellt.

gebung einen direkten Einfluss auf die rechtlichen Grundlagen des Stadtumbaus und damit auf die Stadtgestalt ausüben konnte. Das soll nicht heißen, dass es in Deutschland keine Straßendurchbrüche gegeben hätte. Die Goethestraße in Frankfurt, die Karmarschstraße in Hannover oder die Kaiser-Wilhelm-Straße in Berlin beispielsweise wurden aber nicht von den städtischen Bauämtern geplant und durchgeführt, sondern waren das Werk privater Baugesellschaften, welche die Grundstücke zusammenkauften und ihren Plan, meistens mit Unterstützung aus öffentlichen Mitteln, ausführten (vgl. STÜBBEN 1890, 299). Die Niederlegung und Neustrukturierung ganzer Stadtteile wie etwa für die Anlage des Holborn-Viadukts in London, kam in Deutschland nicht bzw. nur in Ausnahmefällen vor.<sup>21</sup>

Zurück zum Stadtumbau in München: In den Sitzungen des Magistrats und der Gemeindebevollmächtigten tauchte die Forderung nach einem praktikablen Enteignungsrecht für die Stadt immer wieder auf.<sup>22</sup> In den Jahren 1873/74 wurde diese Frage im Bayerischen Landtag und in der Kammer der Reichsräte diskutiert,<sup>23</sup> ohne jedoch zu einem Ergebnis zu führen. Während in Preußen das Preußische Fluchtliniengesetz vom 2.6.1875 verabschiedet wurde (abgedruckt bei STÜBBEN 1890, 520–523), konnte man in München den Stadtumbau nur in dem rechtlichen Rahmen praktizieren, der durch die Münchener Bauordnung (MBO) vorgegeben war. In den Jahren 1891 und 1893 wurden noch einmal entsprechende Initiativen unternommen, die aber wiederum zu keinem allgemeinen Recht führten. Gegen eine Enteignungsbefugnis der Stadtgemeinde wurde argumentiert, dass ein Missbrauch des Rechtes nicht ausgeschlossen sei. Zudem müsse zu diesem Zweck ein Verfassungsgesetz geändert werden (HENLE 1911, 24, Anm. 51).

Selbst im Magistrat war diese Frage nicht unumstritten. Die Anwendung des Enteignungsrechtes nach dem Gesetz von 1837 erschien als rechtliches Instrument für den Stadtumbau nicht geeignet, da das Enteignungsverfahren mehrere Instanzen der Verwaltungsgerichte in Anspruch genommen hätte (vgl. HENLE 1911, 136–138 und MGZ 1872, 95–96). Die Beschaffung des für eine Straßenverbreiterung notwendigen Grundes mußte daher im Rahmen baupolizeilicher Vorschriften geregelt werden. Nachdem die Initiativen zur Änderung des Expropriationsgesetzes in den Jahren 1891/93 gescheitert waren, trat 1895 die neue MBO in Kraft, die sich ausführlich mit der Frage der Grundabtretung beschäftigte.

21 So etwa beim Wiederaufbau Hamburgs nach der Brandkatastrophe im Jahr 1842 (WURZER 1974, 24–26). Das Viertel bei Old Bailey in London ist abgebildet bei STÜBBEN 1890, 298.

22 Z.B. MGZ 1872, 95; Schreiben von Theodor Fischer vom 8.2.1896, Baureferat-LBK, Generalakt Pettenbeckstraße; MGZ 1899, 864.

23 Vgl. HENLE 1911, 24, Anm. 51. Parallel dazu wurden in München die ersten größeren Straßenverbreiterungen geplant und verhandelt (Färbergraben, Maffeistraße).

## 5. Der Stand der Stadterweiterung nach außen

Um die Aufgabe des Stadtumbaus in Relation zur Entwicklung von Gesamt-München zu setzen, soll im folgenden die städtebauliche Situation Münchens um 1871 kurz umrissen werden. Außerhalb der Altstadt waren die entwicklungsfähigsten Erweiterungsgebiete im Nordwesten und Westen angelegt. Das Raster der Maxvorstadt war bereits vorgezeichnet, das bebaute Terrain wurde hier im wesentlichen von der Adalbertstraße im Norden und der Erzgießereistraße im Nordwesten begrenzt.

Die Ludwigsvorstadt südlich des Hauptbahnhofes erstreckte sich von den Brauereianwesen in der Nähe der heutigen Hackerbrücke bis zum Allgemeinen Städtischen Krankenhaus, das dem Sendlinger Tor vorgelagert war. Der bauliche Anschluss dieser Vorstädte an die Altstadt war schon zu Beginn des 19. Jahrhunderts durch die großen Platzanlagen (Odeons-, Maximilians-, Karlsplatz) und durch einen breiten Boulevard (Sonnenstraße) geschaffen worden (vgl. NERDINGER 1980 und GROBE 1969).

Anders dagegen stellte sich die Situation im Süden und Südosten dar. Das Gebiet beiderseits des Alten Südlichen Friedhofes war durch eine relativ ungeordnete Bebauung geprägt. Der feuchte Untergrund und die schlechte Wohnlage hatten hier zu einer Stagnation im weiteren Ausbau der Stadt geführt, zumal in den bevorzugten Gebieten der Max- und Ludwigsvorstadt ausreichend Bauplätze vorhanden waren.

Nördlich der Fraunhoferstraße war seit 1861 allerdings das Gärtnerplatzviertel im Entstehen begriffen.<sup>24</sup> Seine Planung und Ausführung als reines Mietshausviertel ging auf die Initiative der Bankiersfamilie von Eichthal zurück.

Obwohl in unmittelbarer Nähe der Altstadt gelegen, schloss sich das Viertel nicht an die bereits vorhandenen Straßen an. Die Fraunhofer- und Corneliusstraße besaßen keine direkte Verbindung zur Blumenstraße und von der Reichenbach- und Klenzestraße konnte man die Blumen- bzw. Frauenstraße nur über einen Knick in der Straßenführung erreichen. Die additive Platzierung des Viertels ohne Bezug auf die von der Blumenstraße wegführenden Straßen deutet an, dass es dem Bauherrn in erster Linie darum ging, die Idee des zentralisierenden Kreisplatzes zu verwirklichen. Dahinter standen kommerzielle Motive. In Grundriss und Aufriss sollte eine Aufwertung als Wohngegend erreicht werden (SELIG 1978, 49–53).

Den verkehrstechnischen Anschluss an die Altstadt städtebaulich zu realisieren, blieb in der Folgezeit dem Magistrat und seinen Baubehörden überlassen. Dies erschien umso

<sup>24</sup> Die Planungs- und Baugeschichte des Gärtnerplatzviertels entnehme ich der Dissertation von SELIG 1978, 43–61.

dringlicher, nachdem die Eingemeindung der östlichen Vororte Au, Giesing und Haidhausen im Jahr 1854 eine stärkere Belastung der direkt ins Zentrum führenden Straßen (Reichenbach- und Zweibrückenstraße) erwarten ließ. Der geradlinige Durchbruch der Reichenbachstraße zum Viktualienmarkt konnte aber erst nach dem Abbruch der Stadtmauer am Südrand des Marktes (Abb. bei BAUER 1982b, 21) ins Auge gefasst werden. Er wurde nach 1873 ausgeführt (Vgl. Abb. 7).

Als wichtiges Bindeglied für eine Anbindung des Gärtnerplatzviertels an das Angerviertel wurde auch die Verlängerung der Cornelius- und Fraunhoferstraße zur Blumenstraße errichtet. Ab den 1890er Jahren zeugen verschiedene Pläne von dem Vorhaben, das aber erst nach dem 2. Weltkrieg verwirklicht werden konnte (Vgl. Abb. 19, 41).

Das wachsende Verkehrsaufkommen von den Vorstädten rechts der Isar war auch eine Folge des neuen Franzosenviertels am Ostbahnhof (SELIG 1978, 62–67). Hier war die Maximilianstraße für eine teilweise Entlastung der Altstadt gefordert. Dies wurde besonders augenfällig, als in den Jahren nach 1893 die Möglichkeit gegeben war, mit dem Durchbruch von der Prannerstraße zum Max-Joseph-Platz eine zweite West-Ost-Achse durch die Innenstadt anzulegen (Vgl. Abb. 24).

## IV. Institutionen und Instrumentarien städtebaulicher Kontrolle

### 1. Die Münchener Bauordnung

Die Baulinienfestsetzung bzw. -änderung in bebauten Straßen war ein wesentlicher Bestandteil des baupolizeilichen Genehmigungsverfahrens im Falle eines einlaufenden Baugesuches. Sie wurde rechtlich durch die Bestimmungen der Münchener Bauordnung (MBO) geregelt. Die revidierte MBO aus dem Jahr 1895, welche die MBO von 1879 ersetzte, ging ausdrücklich auf die mit dem Stadtbau verbundene Problematik der Grundabtretung eines Bauwerbers im Falle einer Straßenverbreiterung ein (BORSCHT 1896, VII). Man versuchte, die Position des öffentlichen Interesses am kommunal gesteuerten Umbau der Stadt gegenüber den Partikularinteressen der Hausbesitzer zu stärken. Signifikant ist dabei, daß der Stadtbau in Zusammenhang mit der Entwicklung Münchens zur Großstadt gesehen wurde.<sup>25</sup>

Die Zuständigkeit im Genehmigungsverfahren war im Vergleich zu den vorausgehenden Bauordnungen unverändert geblieben (BORSCHT 1896, 244–248). Ein Baulinienplan bzw.

25 „Daß die Absicht der jetzigen Bauordnung nicht dahin gehen konnte, der Stadtgemeinde München die Möglichkeit der Regulierung bestehender Straßen in einem Zeitpunkt zu erschweren, wo das Bedürfnis hierfür infolge der großstädtischen Entwicklung sich gegen früher bedeutend gesteigert hat, bedarf wohl keines Beweises [...]“ (BORSCHT 1896, 45).



-vorschlag konnte prinzipiell sowohl von den städtischen Behörden, als auch von Privatpersonen vorgelegt werden. Der LBK oblag die Prüfung des Planes auf seine technische Richtigkeit. Der Magistrat und die Gemeindebevollmächtigten konnten danach über Änderungen oder Varianten befinden. Fand ein Plan die Genehmigung der Gemeindevertretungen, musste der Magistrat in die Verhandlungen mit den beteiligten Anwesensbesitzern eintreten, bis diese ihr Einverständnis zu dem Plan gaben. Danach wurde er von der LBK beim Staatsministerium des Innern als oberster Baupolizeibehörde eingereicht und dort in aller Regel bestätigt.<sup>26</sup> Baulinienpläne, die Gebäude in der Umgebung von Besitzungen der Civilliste, königlichen Privatbauten oder Monumentalbauten betrafen, mussten darüber hinaus die „allerhöchste Genehmigung“ erhalten.

War eine Baulinienänderung einmal genehmigt, bestand im Falle eines Neubaus oder Umbaus die Verpflichtung zu ihrer Einhaltung.<sup>27</sup> Dies schloss die Einwilligung zur unentgeltlichen Abtretung eines Grundstreifens ein, der nach der Bauführung zur Straße fallen sollte. Das wurde von den Hausbesitzern als Einschränkung ihres Rechtes auf Eigentum empfunden, weil es aus ihrer Sicht einer teilweisen Enteignung gleichkam. De facto konnte niemand zur Grundabtretung gezwungen werden, ebenso wie niemand zu einem Neu- oder Umbau verpflichtet werden konnte. Aber wenn sich ein Bauherr zu einer baulichen Veränderung seines Anwesens entschloss, dann war er gezwungen, die Baulinie einzuhalten und – falls die Straße verbreitert werden sollte – einen mehr oder minder großen Teil seines Grundes an die Stadt zu überschreiben.<sup>28</sup> Die Stadtvertretung machte zur Entschädigung des Bauherren auf die Wertsteigerung des Anwesens aufmerksam, die mit der Straßenverbreiterung verbunden war. In Fällen, wo dies nicht ausreichte, konnten vom Magistrat weitere Entschädigungen in Form von Barzuschüssen oder einem teilweisen Dispens von der MBO gewährt werden.

Wie im konkreten Fall die Baulinie gezogen werden sollte, darüber gab die MBO nur geringe Anhaltspunkte. § 4 der MBO 1895 führt aus: *„Bei der Festsetzung neuer und der Abänderung bestehender Bau- bzw. Vorgartenlinien muß auf Sicherheit und Bequemlichkeit des Verkehrs, sohin auf entsprechende Breite der Straßen [...], dann auf eine gute Verbindung der neuen Bauanlagen mit schon bestehenden [...] gesehen werden“* (BORSCHT 1896, 15). In der Regel wurde darauf geachtet, dass die Anlieger auf beiden Seiten einer Straße zur

26 Fälle, in denen die Oberste Baubehörde eine andere Ansicht als die LBK vertrat, waren selten. Wenn sich die Verhandlungen mit den Hausbesitzern schwierig gestalteten, konnte eine Genehmigung „unter Vorbehalt“ ausgesprochen werden, d.h. die Baulinie wurde gutgeheißen, besaß aber erst dann Rechtskraft, wenn die Einwilligung zur Grundabtretung von Seiten der Hausbesitzer gegeben wurde.

27 Was unter einem Umbau, der sog. „Hauptreparatur“, zu verstehen sei, erläutert BORSCHT 1896, 32 und 63–64.

28 Vgl. BORSCHT 1896, 46. Aus diesem Interessenskonflikt erklären sich die jahrelangen, z.T. jahrzehntelangen Verhandlungen, die der Magistrat mit den Hauseigentümern führte. Vgl. beispielsweise die Fälle Dultstraße und Schleckergasse.

Verbreiterung herangezogen wurden, um eine Benachteiligung zu vermeiden. Wenn ein Gebäude von der neuen Baulinie so sehr kuptiert wurde, dass eine selbständige Bauführung nicht mehr möglich erschien, bildete sich die Praxis heraus, dass der Magistrat das gesamte Anwesen aufkaufte, um seine Fläche ganz oder teilweise der Straße zuzuschlagen.

Die Gestaltung der Baulinie oblag somit dem Magistrat bzw. seinen Baubehörden. Nach der Einrichtung des Stadterweiterungsbüros 1893 war es vor allem Theodor Fischer, der diese Aufgabe auch für die Innenstadt übernahm. Ihm kam neben der Erweiterung der Stadt nach außen auch für den Stadtumbau eine wichtige Funktion zu.

## 2. Stadtbauamt und Stadterweiterungsbüro

Die Jahre von 1891 bis 1893 markieren eine Zäsur sowohl in der baulichen Entwicklung Gesamt-Münchens als auch seiner Innenstadt. Diese Zäsur ist nicht zuletzt an den institutionellen und personellen Veränderungen im Bereich der kommunalen Stadtplanung ablesbar.

Von 1867 bis 1891 war Arnold von Zenetti Leiter des städtischen Bauamtes. Von ihm gingen nur geringe Impulse auf die Planungen zum Stadtumbau aus. Die in dieser Zeit gefertigten Pläne entstanden vor allem auf Initiative von Privaten oder der Gemeindevertretungen. Ein eigenes „Profil“ des Bauamtes ist – zumindest in Regulierungsfragen – nicht festzustellen.<sup>29</sup>

Sein Nachfolger als Oberbaurat wurde der streitbare Wilhelm Rettig.<sup>30</sup> Er war in den Jahren 1890/91 Stadtbaurat in Dresden gewesen und hatte dort anlässlich des Durchbruches der König-Johann-Straße einen heftigen Architekturstreit heraufbeschworen. Seine Kritik an der schnurgeraden Straßenführung und an der als „Zippel-Zappel-Stil“ verunglimpften Neurenaissance-Fassadengestaltung hatte ihm in Dresden einen vorzeitigen Abschied eingebracht (VOLK 1984, 101). Seine Berufung nach München im Dezember 1891 war gleichzeitig der Beginn einer Kontroverse zwischen Rettig und der Stadtverwaltung, die erst mit seinem Ausscheiden im Frühjahr 1895 endete. Rettig verstand sich in erster Linie als künstlerisch tätiger Architekt und wollte diese Tätigkeit nicht mit Verwaltungsaufgaben belastet wissen (LOESCH 1951, 62/63). Das Engagement, mit dem er in den Verhandlungen zweier Großprojekte des Stadtumbaus nach 1893 auftrat, belegt, dass die Initiative zur städtebaulichen Veränderung der Altstadt auf das Stadtbauamt übergehen sollte.

29 Zwei Beispiele belegen die Ambivalenz von Zenettis Position: 1872 sprach er sich gegen die „schnurgerade“ Führung der Hackenstraße aus, was ihn aber nicht hinderte, noch 1890 einen der radikalsten Verbreiterungspläne für die Kaufingerstraße vorzulegen.

30 Die Rolle Wilhelm Rettigs in der architektonischen und städtebaulichen Entwicklung Münchens ist noch weitgehend unerforscht. Schuld daran mögen die kurze Amtszeit Rettigs und die schlechte Quellenlage sein. Vgl. die wenigen Bemerkungen bei FISCH 1982, 251–259.

Auf das Betreiben Wilhelm Rettigs wurde 1893 ein eigenes Stadtplanungsbüro innerhalb des Bauamtes ins Leben gerufen, das zunächst nur die Ergebnisse des Stadterweiterungswettbewerbs verarbeiten sollte, sich aber in der Folge als feste Institution herausbildete.<sup>31</sup> Damit war auch für den Stadtumbau eine feste planerische Instanz geschaffen. Baulinienänderungen in der Altstadt fielen ausdrücklich in den Aufgabenbereich dieses Büros. Mit ihm sollte der Einfluss der privaten Bauherren auf den Stadtumbau begrenzt werden.<sup>32</sup> Gegen eine starke Position des Stadterweiterungsbüros wandten sich dagegen die Gemeindebevollmächtigten. Sie befürchteten, dass dadurch die private Bautätigkeit behindert werde.<sup>33</sup>

Auf der gestalterischen Ebene waren Wilhelm Rettig und Theodor Fischer den Ideen Camillo Sittes von einem ästhetischen Städtebau verpflichtet. Sie setzten die Diskussion um den Stadtumbau fort, die mit dem Beitrag Karl Henricis im Stadterweiterungswettbewerb einen wichtigen Impuls erhalten hatte. Der Umgang mit der historischen Stadtgestalt wurde zum Problem, zu dessen Lösung nicht zuletzt das neue Planungsbüro berufen sein sollte.

### 3. Künstlerkommissionen

Ebenso wie die Stadtvertretung bemüht war, durch die Einrichtung des Stadterweiterungsbüros die Baulinienfestsetzung oder -änderung in der Altstadt in den Griff zu bekommen, war sie bemüht, die architektonische Entwicklung des Gemeinwesens zu steuern, ohne den Bauherren und ihren Architekten zu weit gehende Vorschriften über die Fassadengestaltung machen zu wollen. Die baupolizeilichen Bestimmungen über die Fassadengestaltung bei Neu- oder Umbauten mussten ganz allgemein gehalten sein,<sup>34</sup> wenn sich die Stadtvertretung nicht dem Vorwurf einer „Geschmackstyrannie“ aussetzen wollte.<sup>35</sup> Um dennoch einen Einfluss auf das Erscheinungsbild privater Bauanlagen zu gewinnen, standen dem Magistrat zwei Wege offen. Zum einen konnte er sein Plangenehmigungsrecht in dem Rahmen wahrnehmen, der ihm durch den § 79 Art. III der MBO 1895 zustand,<sup>36</sup> und zum anderen schuf er sich durch die Einsetzung der Künstlerkommission eine Instanz, die

31 Das Memorandum Rettigs, in dem er die Notwendigkeit eines Stadtplanungsbüros begründet, ist teilweise abgedruckt bei SELIG 1978, 101–102. Den Weg zur Institutionalisierung dieses Büros, die mit der Verbeamtung seines Leiters, Theodor Fischer, bekräftigt wurde, beschreibt FISCH 1982, 245–259.

32 „Nachdem von Seiten des Stadtmagistrats das Stadterweiterungsbüro mit der Herstellung eines Gesamtalignements für das gesamte Stadtgebiet betraut ist, so dürfte die Einreichung von Plänen behufs Festsetzung neuer Baulinien seitens der Privaten im allgemeinen nicht mehr veranlaßt sein“ (BORSCHT 1896, 14).

33 Gemeindebevollmächtigter Glöckle in der Sitzung vom 14.5.1894 (MGZ 1894, 789).

34 § 71 MBO 1879 bzw. § 67 MBO 1895 lautete: „[...] Bei allen Neubauten und Hauptreparaturen an der Straßenseite ist den Anforderungen der Ästhetik zu genügen [...]“ (BORSCHT 1896, 174).

35 Vgl. z.B. MGZ 1894, 791–792.

36 „Hierauf sind die Verhandlungen nebst Plänen und Gutachten dem Stadtmagistrat München behufs Wahrung der gemeindlichen Interessen [...] zur Erinnerungsabgabe mitzuteilen“ (BORSCHT 1896, 245).

für die an wichtiger Stelle der Stadt befindlichen Bauprojekte gutachterlich tätig werden sollte. Diese Künstlerkommission war im Jahr 1885 gegründet worden, um den Magistrat in Fragen der ästhetischen Beurteilung privater Baupläne für die Bauten an der Theresienwiese zu beraten.<sup>37</sup> In der Folgezeit wurde der Tätigkeitsbereich der Kommission auf andere Stadtteile ausgedehnt.<sup>38</sup> Die Kommission bestand aus einem gemischten Gremium von Magistratsmitgliedern und Architekten, darunter Friedrich von Thiersch, Gabriel von Seidl, Georg von Hauberrisser und Carl Hocheder. Der Magistrat und die LBK waren jedoch an das Votum der Künstlerkommission nicht gebunden, ebenso wenig musste die Kommission in jedem Fall gehört werden.<sup>39</sup>

In Zusammenhang mit dem Stadtumbau erscheint es relevant, dass die Künstlerkommission Bauprojekte begutachtete, die sich an für das Straßen- oder Platzbild wichtiger Stelle befanden. München scheint eine der ersten bayerischen Städte gewesen zu sein, die eine solche städtebauliche Kontrollinstanz ins Leben rief.<sup>40</sup> Parallel dazu muss auch das Bemühen des Magistrats gesehen werden, für einzelne Straßen oder Plätze gestalterische Anhaltspunkte für private Bauherren zu bieten.<sup>41</sup>

Der Staat und der Hof hatten sich in der MBO eine stärkere Einflussnahme auf Privatbauten gesichert. Bei Bauführungen in der Nähe von Besitzungen der Civilliste, Privatbesitzungen des Königs, Militär- oder sonstigen Staatsgebäuden mussten die zuständigen Aufsichtsbehörden konsultiert werden.<sup>42</sup> Im Jahr 1901 wurde eine staatliche Monumentalbaukommission instituiert, die im Rahmen der MBO auch private Baugesuche beurteilen konnte (STEINHAUSER 1904, 13). Hauptaufgabe dieser Kommission war es jedoch, die Baubedürfnisse des Staates für die fernere Zukunft festzustellen und ein Programm an zu erwartenden Neubauten vorzulegen.<sup>43</sup> Aktueller Anlass war die Frage nach der zukünftigen Verwendung des so genannten Augustinerstockes.

37 Im Akt StadtAM, Städt. Grundbesitz 686 sind ca. 50 Gutachten aus den Jahren 1885–1891 enthalten, die alle die Theresienwiese betreffen.

38 So z.B. für das Bogenhausener Villenviertel. In der Altstadt wurden Bauten in der Nähe der Frauenkirche und des Karlstores begutachtet (Vgl. STEINHAUSER 1904, 12). Die Quellenlage hierzu ist schwierig. Die Sitzungen wurden nur nach Bedarf anberaumt und es wurden keine Protokolle geführt. In den Akten finden sich lediglich – und dies nur sporadisch – die gutachterlichen Beschlüsse. Vgl. die Gutachten vom 18.3.1910 (zum Anwesen Marienplatz 21) und vom 6.11.1913 (Weinstr.10) in den Akten Baureferat-LBK, Generalakt Rindermarkt bzw. StadtAM, Städt. Grundbesitz 642.

39 Für den Erweiterungsbau zum Neuen Rathaus wurden die Künstler nicht befragt, was den Stadtbehörden öffentliche Kritik eintrug (Vgl. SBZ 1898, 410).

40 In Nürnberg wurde 1892 ein entsprechender „Kunstausschuß“ gegründet. Hier sollten Neubauten in der Nähe der für das Stadtbild so wichtigen Stadtmauer und Burg begutachtet werden (SBZ 1892, 301).

41 Vgl. das Gutachten Gabriel von Seidls für die Südseite des Marienplatzes aus dem Jahr 1888 (Vgl. Kap. B.IV.1.).

42 Vgl. § 85 der MBO 1879 bzw. § 86 der MBO 1895.

43 Die Kommission wurde durch die Allerhöchsten Handschreiben vom 1. und 13.11.1901 von Prinzregent Luitpold eingesetzt; Mitglieder waren 7 leitende Ministerialbeamte, 3 Stadtvertreter und 9 Künstler und Sachverständige (vgl. SBZ 1901, 404).

Darüber hinaus wurden von der Kommission auch Stellungnahmen zur Gestaltung des Stadtbildes erwartet (vgl. SBZ 1901, 429–430). Während die Neugotik als angemessene Form für die städtischen Bauten am Marienplatz erschien, wurde für die Stadterweiterungsgebiete diejenige Richtung der Architektur empfohlen, die durch Seidl, Thiersch und Hocheder repräsentiert wurde. An diesen Stil, dessen Protagonist man vor allem in der Person Carl Hocheders sah, knüpften sich hohe Erwartungen: *„Es ist Zeit, daß wir einmal aus den Extremen herauskommen; vielleicht sind wir Münchener berufen, einen nationalen Stil in Deutschland einzuführen [...]“*. Gänzlich indiskutabel zu diesem Zweck waren Architekten wie Martin Dülfer, *„welche der bei weitem noch nicht gefestigten und berechtigten modernen Richtung huldigen“* (SBZ 1901, 429).

Die Monumentalbaukommission wurde auch zur Begutachtung von Baulinienprojekten herangezogen, sofern sie Staatsbauten betrafen. Dies belegt, dass man staatlicherseits auch auf Fragen der Stadtbildpflege Einfluss zu nehmen wünschte.

#### 4. Bestimmungen zum Schutz von Stadt- und Ortsbildern

Eine Folge des Stadtumbaus war die Veränderung des Raumgefüges innerhalb einzelner Straßen und innerhalb der Altstadt insgesamt. Die schematische Verbreiterung auf eine genormte Breite, bei deren Festlegung seitens der Baupolizei vor allem verkehrstechnische Gesichtspunkte eine Rolle spielten, und die ebenso schematische Parallelführung der Straßenwände mussten eine nivellierende Wirkung haben. Die unregelmäßigen, in Grundriss und Aufriss höchst verschiedenen Straßen der Altstadt wurden einander angeglichen. Damit verbunden war der Abriss alter Fassaden, die bis dahin die „Physiognomie“ der Straße mitgeprägt hatten. Der hohe Anteil (spät-) historistischer Architektur in der Altstadt Münchens belegt, dass sich hier das Erscheinungsbild der Straßen und Plätze innerhalb weniger Jahrzehnte teilweise grundlegend änderte. Die ersten Reaktionen darauf sind in den 1890er Jahren zu vernehmen. Die Kritik am Stadtumbau argumentierte in erster Linie mit der Kategorie des „Straßenbildes“ (bzw. Platzbild oder Stadtbild) und machte auf die Erhaltungswürdigkeit dieser „Bilder“ aufmerksam. Zwischen den ersten stadtbildpflegerischen Erwägungen und Lamentos und den Maßnahmen einer aktiven Denkmalpflege klafft jedoch eine merkwürdige Lücke. Sie setzen mit einer Zeitverschiebung von etwa 10–15 Jahren erst im frühen 20. Jahrhundert ein.

Am 1.1.1904 wurde vom Kgl. Staatsministerium des Innern eine Ministerialentschließung „betr. Denkmalspflege“ erlassen (WEBER 1906, 641–643), die sich für die *„Erhaltung der aus alter Zeit überkommenen historisch und künstlerisch wertvollen Baudenkmäler, Befestigungsanlagen u. dergl.“* einsetzte. Zu diesem Zweck wurden die Distriktsverwaltungsbehörden angehalten, ein Verzeichnis über die in den jeweiligen Distrikten befindlichen Denkmäler anzulegen. Das Neue und auch für die heutige Zeit Maßgebende an dieser Listenaktion war jedoch, dass auch *„reizvolle Stadt-, Straßen- oder Platzbilder“* berücksichtigt werden

sollten. Hierin wird die Erweiterung des Denkmalbegriffs fassbar, die sich im modernen Ensembleschutzgedanken niederschlägt. Die Ministerialentschließung vom 22.4.1904 (WEBER 1906, 750–753) präziserte noch einmal, wie die Listen anzulegen seien.<sup>44</sup> Auch in den Inventarbänden seit 1905 ist der erweiterte Denkmalbegriff zu konstatieren, auch wenn er nicht explizit formuliert wurde (Vgl. LÜBBEKE 1981, 33).

Ein Hinweis für den Schutz von Straßenbildern wurde auch den Baupolizeibehörden gegeben. Bei der Festsetzung von Baulinien sei darauf zu achten, dass sie *„unter Vermeidung endloser Geradlinigkeit und unter tunlichster Schonung aller den Plätzen und Straßen zum Schmucke gereichenden Gebäude, Anlagen (Bäume) u. dergl.“* anzulegen sind (WEBER 1906, 641). Damit wird deutlich, dass die Baulinienziehung als Instrument der Denkmalpflege eingesetzt werden sollte.

Am 18.7.1905 widmete sich eine zweite Ministerialentschließung ausschließlich der Herstellung von Baulinienplänen nach den neuesten Grundsätzen des Städtebaus, *„wie sie von den ersten Meistern dieser Kunst“* gelehrt würden (WEBER 1908, 31–34). Die Entschließung wurde in fast sämtlichen Städtebau- und Architekturzeitschriften abgedruckt<sup>45</sup> und kann als programmatische Kursänderung gegenüber der schablonenhaften Straßenanlage gelten. Die Lehrsätze des malerischen Städtebaus sollten bewusst zu geltendem Recht verarbeitet werden. Dem Schutz von Straßen- und Ortsbildern kam dabei besondere Bedeutung zu. Die Erfahrung habe gezeigt, dass sie an vielen Orten gewaltsam zerstört worden seien, wo eine behutsamere Baulinienführung angebracht gewesen wäre:

*„Werden alle bei der Baulinienfestsetzung in Betracht zu ziehenden Bedürfnisse sorgfältig beachtet, so ergibt sich von selbst, daß krumme Straßen, Brechungen und Unregelmäßigkeiten der Baulinien überall da zuzulassen sind, wo das örtliche Bedürfnis und die wünschenswerte Abwechslung im Stadtebild hierfür sprechen, daß auch schmale Straßen für besondere Zwecke, wie für ruhige Wohnviertel mit niedrigen Wohnhäusern ihre Vorzüge haben, daß man an Stelle der bisher üblichen wenigen Normalbreiten der Straßen namentlich in größeren Städten eine Fülle von Abstufungen machen muß von den außergewöhnlich breiten Hauptverkehrsstraßen bis zu ganz schmalen Wohnstraßen, kurz daß jede Straße und jeder Straßenteil so hergestellt werden, wie es der Verkehr, dem sie zu dienen haben, fordert. Daher müssen die Hauptverkehrslinien im voraus richtig erkannt, die wichtigsten Verkehrsmittelpunkte entsprechend verbunden und die Straßen nach dem gefundenen Zukunftsbedürfnisse in entsprechender Breite angelegt werden.“* (WEBER 1908, 32)

44 Vgl. die Musterliste bei WEBER 1906, 752–753. Auf die Praxis der Listenaufstellung geht LÜBBEKE 1981, 21–23 ein. In Augsburg beispielsweise wurden 54 Platz- und Straßenbilder aufgenommen.

45 Z.B. SBZ 1905, 250–252; VOLKSKUNST UND VOLKSKUNDE 1905, 72–76; STÄDTEBAU 1906, 139–140.

Insgesamt wurde eine Belebung des Straßenbildes angestrebt, die mittels einer Revision älterer Baulinienpläne in die Tat umgesetzt werden sollte. Kleineren Gemeinden wurde empfohlen, sich dazu mit der Auskunftsstelle des „Bayerischen Vereins für Volkskunst und Volkskunde“ in Verbindung zu setzen.<sup>46</sup>

In München wurde im Anschluss an die Ministerialentschließung vom 1.1.1904 vom Stadtbauamt der Entwurf zu einer ortspolizeilichen Vorschrift *„über Denkmalpflege und Stadtverschönerung“* ausgearbeitet und veröffentlicht (SBZ 1906, 79). Bei Neubauten sei darauf zu achten, dass sie sich gut in das Gesamtbild mit ihren Nachbarbauten einfügen. Der *„heimischen Bauweise“*, d.h. dem Putzbau mit Ziegeldach, sei im *„Interesse des baulichen Charakters unserer Stadt“* der Vorzug zu geben. In der Nähe von Monumentalbauten oder Gebäuden mit geschichtlicher oder architektonischer Bedeutung sollte nur nach Absprache mit dem Magistrat gebaut werden dürfen. Damit sicherte sich der Magistrat eine weitere Einflussnahme auf die Fassadengestaltung privater Bauprojekte.<sup>47</sup>

Derartige Bestimmungen zum Schutz von Stadt- und Ortsbildern sind undenkbar ohne die Aktivitäten der Denkmalpflegevereine. Sie hatten sich erstmals im Jahr 1900 zu einem überregionalen Denkmalpflegetag in Dresden getroffen. Die Vortragsprotokolle dieser Versammlungen, die jährlich in wechselnden Städten abgehalten wurden, belegen eindrucksvoll die Bandbreite, mit der man im frühen 20. Jahrhundert an die Aufgabe der Denkmalpflege herantrat (OECHELHAEUSER 1910). 1903 wurde in Erfurt über Baulinienfragen vom Standpunkt der Denkmalpflege aus diskutiert. Joseph Stübgen machte die Leitsätze bekannt, die beim Stadtumbau befolgt werden sollten:

- „1. Alte Baulichkeiten von künstlerischer und geschichtlicher Bedeutung, wozu namentlich auch charakteristische Privathäuser gehören, sind in den Fluchtlinienplänen als solche kenntlich zu machen.
2. Eine vor die Flucht der genannten Baulichkeiten vortretende oder dahinter zurücktretende neue Baufluchtlinie ist nur dann festzustellen, wenn unumgängliche Rücksichten des Verkehrs und der Gesundheit es erheischen [...]
3. [...]
4. Die neuen Baufluchtlinien sind nach Möglichkeit so festzusetzen, daß nicht bloß die in Rede stehenden Baulichkeiten dauernd vor Benachteiligung geschützt, sondern auch die Eigenart alter Straßenzüge erhalten wird [...]. Gekrümmte Straßenrichtungen und Straßenwendungen sind überhaupt bei Feststellung neuer, zur Erbreiterung und Verbesserung von Straßen bestimmter Fluchtlinien nach Möglichkeit beizubehalten.

46 Vgl. dazu auch die M.-E. vom 28.11.1907 „Heimatschutz betr.“ (WEBER 1910, 557–559).

47 Einen direkten Einfluss behielt sich der Magistrat beim Verkauf städtischer Grundstücke vor. In diesem Fall konnte er vertragsmäßige Vorschriften zur Fassadengestaltung machen (Vgl. STEINHAUSER 1904, 11, Anm.1).



5. *Die Geschlossenheit alter Straßen- und Platzwandungen ist auch bei Festlegung der für den Verkehr erforderlichen Erbreiterungen, Richtungsverbesserungen und Durchbrechungen nach Möglichkeit zu schonen.*
6. *Die sogenannte Freilegung eines Bauwerks [...] kann hervorgehen aus dem Verkehrsbedürfnis und aus ästhetischer Absicht. In beiden Fällen ist vor der Festsetzung sorgfältig zu prüfen, ob das Gesamtbild des Bauwerks und seiner Umgebung durch die beabsichtigte Freilegung gehoben oder beeinträchtigt wird.*“ (OECHELHAEUSER 1910, 372–373)

Anhand dieser Leitsätze wird deutlich, dass über das Einzelbauwerk hinaus ganze Straßen- und Platzbilder für schützenswert erachtet wurden.<sup>48</sup> Konsequenterweise forderte daher Stübbens Korreferent Cornelius Gurlitt, dass bei der Inventarisierung von Denkmälern dem städtischen Wohnhaus mehr Beachtung geschenkt werden müsse, auch wenn es sich als Einzelwerk nicht von seinen Nachbarbauten abhebe. Die „typische Form“ einer ortsgebundenen Bauweise sollte aufgewertet und als Denkmal angesprochen werden (OECHELHAEUSER 1910, 384).

Bei seiner Würdigung der Tagung und der verabschiedeten Leitsätze sprach Theodor Goecke davon, dass damit den „*neuen Zielen im Städtebau*“ nach den Vorstellungen Camillo Sittes und Karl Henricis Rechnung getragen worden sei (STÄDTEBAU, 1904, 22).

Das Thema Stadtumbau wurde 1907 noch einmal auf dem achten Tag für Denkmalpflege in Mannheim aufgegriffen. Der Referent Carl Rehorst aus Köln zog eine Zwischenbilanz für die deutschen Städte. Die bayerischen Entschlüsse vom 1.1.1904 und vom 18.7.1905 wurden von ihm als vorbildliche gesetzliche Vorgaben für diese Bauaufgabe bezeichnet (REHORST 1908, 2). Neben den inzwischen bekannten negativen Folgen des Stadtumbaus konnte Rehorst aber auch gute Lösungen referieren: der Braubachstraßen-Durchbruch in Frankfurt, der Durchbruch vom Markt zur Blumenstraße in Darmstadt und v.a. die Altstadtsanierung in Stuttgart<sup>49</sup> waren ihm mustergültige Beispiele dafür, „*wie sich die Interessen des Verkehrs mit denjenigen der Denkmalpflege und der Stadtästhetik vereinen lassen und wie dabei auch wirtschaftliche Rücksichten nicht zu kurz kommen*“ (REHORST 1908, 18). Mit Vehemenz warnte Rehorst vor einer Überschätzung des Verkehrsaufkommens, die zur „*Opferung*“ historischer Bausubstanz führe. Stattdessen schlug er vor, andere als bauliche Maßnahmen zur Ableitung des Verkehrs zu ergreifen (Fahrordnungen, Umgehungen, etc.). Auch zum „*Neuen Bauen in alter Umgebung*“ äußerte er sich: An- oder

48 Stübben ging sogar noch weiter: er schlug der Versammlung vor, den Stadtplan alter Städte oder Stadtteile mit zum Gegenstand der Inventarisierung zu machen und seine Spezifika in den Inventarbänden zu erläutern (OECHELHAEUSER 1910, 386).

49 Zum Stadtumbau in Stuttgart vgl. WERNER 1910, 1–6. Hier wurde sogar die Baulinie „geknickt“, um einen alten Baum erhalten zu können; vgl. REHORST 1908, Abb.13.

Umbauten sollten als neue Zutaten kenntlich gemacht werden und nicht als Nachahmung des vorhandenen „Stils“ gestaltet werden, *„denn nirgends wirkt die Dissonanz zwischen Gewolltem und Erreichtem so unangenehm wie da, wo Original und Imitation unmittelbar nebeneinander stehen“*<sup>50</sup> (REHORST 1908, 33).

## 5. Private Initiativen

Als nicht zu unterschätzende Instanz in der städtebaulichen Entwicklung der Münchener Innenstadt muss die private und öffentliche Meinung gesehen werden. Camillo Sittes Buch *„Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen“* hatte hier in hohem Maße meinungsbildend gewirkt und weite Kreise für die ästhetische Wahrnehmung des Stadtraumes sensibilisiert. Dies verdeutlicht die Diskussion um den Beitrag Karl Henricis im Stadterweiterungswettbewerb 1892/93. Er hatte auf die negativen Folgen des Stadtumbaus aufmerksam gemacht und die Erhaltung malerischer Straßenschnitte propagiert. Seine Kritik an der unbedachten Zerstörung oder Beeinträchtigung der optischen Wirkung von Altstadtstraßen wurde von verschiedenen Seiten rezipiert. Zum einen förderte sie das Anschwellen von Publikationen, die – teils massiv kulturkritischen Inhalts – den *„Verlust von Alt-München“* monierten (z.B. AUFLERGER/TRAUTMANN 1897; ZETTLER 1918), und zum anderen wirkte sie vorbereitend für die Erweiterung des Denkmalsbegriffs, wie sie in der Ministerialentschließung von 1904 fassbar wird. Diese zweite Entwicklungslinie, die von der Stadtbild-Diskussion im letzten Jahrzehnt des 19. Jahrhunderts ausgeht und in den modernen Ensembleschutzgedanken mündet, kann noch näher belegt werden. 1902 erklärte einer der Protagonisten Sittes'cher Ideen in München, Theodor Fischer, dass auch die *„einheitliche Gesamtstimmung eines Raumes, eines Bauwerks, eines Platzes, ja einer Stadt“* erhaltenswert sei. Straßen und Plätze können daher selbstverständlich zu den Kunstdenkmälern gezählt werden (FISCHER 1902, zit. nach HUSE 1984, 116–117).

Ebenfalls auf Camillo Sitte berief sich Paul Schultze-Naumburg im vierten Band seiner *„Kulturarbeiten“*.<sup>51</sup> Auch er ging von einem neuen Verständnis für das städtische Raumgefüge aus: *„Untersuchen wir so ein Städtebild auf den Wert seiner einzelnen Bestandteile, so werden wir oft erstaunt sein, wie wenig seine Schönheit abhängig ist von den Werten der einzelnen Bauwerke, als einzelne Kunstwerke betrachtet. Die Stadt als Gesamtkunstwerk unterliegt eben ihren eigenen Gesetzen“* (SCHULTZE-NAUMBURG 1906, 23). Im fünften Kapitel geht Schultze-Naumburg explizit auf den Stadtbau ein. Mit beißender Schärfe polemisiert er gegen die *„Regulierungs- und Begradigungsmanie“*, die das *„Todesurteil harmonischer alter Stadtanlagen“* bedeute. In ursächlichem Zusammenhang damit sieht er das Bemühen der Stadtbürokratie, ihr Gemeinwesen einem fiktiven Bild der Großstadt anzu-

50 Dies exemplifizierte er an der Überbauung des Durchbruchs an der Steinernen Brücke in Regensburg (REHORST 1908, Abb.30).

51 Zu Schultze-Naumburg vgl. HUSE 1984, 154–155 und 160.

passen: *„Die Hauptursache für all diese Reguliererei ist die, daß den Stadtvätern jede Spur von Gefühl für lebensvolle Gestaltung abhanden gekommen ist und sie in den überkommenen Zügen ihrer Vaterstadt nichts Verehrungswürdiges mehr erkennen, sondern daß sie sich als echte Parvenüs ihrer Schlichtheit schämen und ihr ganzes Augenmerk darauf richten, nur ja der heißersehten ‚Großstadt‘ recht ähnlich zu werden“* (SCHULTZE-NAUMBURG 1906, 160). In Schultze-Naumburgs Denken trifft sich die reaktionäre Großstadt-Kritik mit den Gedanken des modernen Ensembleschutzes.<sup>52</sup> Letztendlich fordert er eine künstlerische Lösung des Stadtumbaus, der nicht den „Allerweltsrezepten“ der „Geometer oder Tiefbau-meister“ überlassen werden dürfe.

Die Person Schultze-Naumburgs deutet an, dass die Kritik am Stadtumbau eng mit den Vorstellungen des Heimatschutzes verbunden war,<sup>53</sup> die in Reaktion auf die nach 1871 stark zunehmende Industrialisierung und Verstädterung artikuliert wurden. Dem „Verlust“ der Altstädte sollte durch eine stärkere Pflege der „heimischen Bauweise“ entgegen gewirkt werden. Da diese Kritik nicht aus gesellschaftlichen oder politischen, sondern aus ästhetisch-moralischen Gründen vorgebracht wurde (HUSE 1984, 152–153), kam auch der Denkmalpflege eine erhöhte Bedeutung zu.

Diesen beiden Gesichtspunkten, „Pflege der heimischen Bauweise“ und „Denkmalpflege“ im Sinne von Ensembleschutz, widmete sich in München der „Bayerische Verein für Volkskunst und Volkskunde“. Er war 1902 gegründet worden und zählte eine große Anzahl von Künstlern und Publizisten zu seinen Mitgliedern (darunter Riemerschmid, die Gebrüder Seidl, Hocheder, Grässel, A. Schmidt). Zu seinen Aufgaben gehörte es, Behörden, Gemeinden und Privatleute in Fragen der Bau- und Denkmalpflege, aber auch des Städtebaus und der Baulinienziehung zu beraten (Vgl. BUCHERT 1908, 67–70). Erklärtes Ziel war es, Straßen- und Ortsbilder durch die passende Eingliederung von Neubauten in die alte Umgebung zu schützen. Dazu wurde eine eigene Beratungsstelle unter der Leitung eines hauptamtlichen Architekten eingerichtet, die jährlich hunderte von Gutachten oder Skizzen kostenlos bzw. gegen einen Unkostenbeitrag an Bauherren aus ganz Bayern abgab, die sich in Fragen der Fassadengestaltung und des Straßenbildes an den Verein wandten.<sup>54</sup>

52 Auf die Wirkung Schultze-Naumburgs für die Erweiterung des Denkmalsbegriffs weist HUSE 1984, 160 hin. Er sieht eine direkte Verbindung zu Max Dvoráks „Katechismus der Denkmalpflege“, in dem das Ensemble „als Gegenstand, wie als Kategorie“ fest verankert erscheint.

53 Schultze-Naumburg war 1. Vorsitzender des 1904 gegründeten „Bund Heimatschutz“. Literaturhinweise zur Heimatschutz-Bewegung gibt HUSE 1984, 152, Anm. 4.

54 Die M.-E. vom 1.1.1904 und vom 18.7.1905 wiesen ausdrücklich auf diese Beratungsstelle hin (Vgl. WEBER 1906, 642 und 1908, 34). Auch der Bayerische Architekten- und Ingenieurverein betrieb eine ähnliche Einrichtung, obwohl darin eine Konkurrenz für die Berufsarchitekten gesehen wurde (Vgl. SBZ 1912, 366).

In München verband sich mit dem Namen des Vereins vor allem die Erhaltung des so genannten Mielich-Hauses, Theatinerstr.10, und des Preysing-Palais, Residenzstr.27. In beiden Fällen hatte er sich aus denkmal- und stadtbildpflegerischen Gründen gegen einen Umbau ausgesprochen und mit seiner Öffentlichkeitsarbeit zur Erhaltung der Bauwerke beigetragen.<sup>55</sup>

## V. Die Theorie des Stadtumbaus

Für den Stadtumbau als Teilbereich des Städtebaus hat sich keine eigenständige Theorie herausgebildet.<sup>56</sup> Er wurde immer in Zusammenhang mit der Entwicklung der Gesamtstadt gesehen. Anders als die Stadtplanung auf „freiem Feld“ musste der Stadtumbau jedoch von einer grundsätzlich verschiedenen Ausgangsposition ausgehen. Die Struktur des Grundrisses, das Beziehungsgefüge „Stadtraum“ war bereits vorgegeben und konnte nur modifiziert, nicht neu geschaffen werden. Auch waren die Besitzverhältnisse wesentlich vielschichtiger als in den Erweiterungsgebieten. Die unterschiedliche Gesetzgebung in der Frage der Grundenteignung verhinderte hier eine einheitliche Theoriebildung.<sup>57</sup> Es schien zunächst, dass unterschiedliche Städte jeweils unterschiedliche Lösungen hervorbringen mussten.

Die Bauaufgabe „Stadtumbau“ wurde von den Verfassern der ersten Handbücher zum Städtebau daher lediglich angesprochen ohne allgemein verbindliche Wege aufzuzeigen. Die verschiedenen Möglichkeiten wurden anhand von Beispielen dargelegt (BAUMEISTER 1876, 116; STÜBBEN 1890, 299). Der Umfang der den Stadtumbau betreffenden Kapitel in den verschiedenen Auflagen von Stübbens Handbuch veranschaulicht, dass dieser Aufgabe wachsende Aufmerksamkeit geschenkt wurde (STÜBBEN 1890, 298–302; STÜBBEN 1924, 222–234 und 494–503).

Auf der gestalterischen Ebene entstand eine Theorie erst im Zusammenhang mit den Thesen Camillo Sittes über den „ästhetischen“ Städtebau. Im Zuge stadtbildpflegerischer Bestrebungen wurde man sich der Möglichkeiten bewusst, welche die Baulinienziehung für die Erhaltung alter Straßen- und Platzbilder mit sich bringen konnte. Während sich zuvor eine mehr utilitaristische Anwendung bei Straßenverbreiterungen und Durchbrüchen

55 Vgl. die Verhandlungen aus den Jahren 1908 bzw. 1910 in den Akten BHStA, OBB 12722 und 12734.

56 Zur „Theorie“ im Städtebau vgl. ALBERS 1975, 84–102.

57 Vgl. STÜBBEN 1890, 299. Dem widersprach Camillo Sitte. Er war der Auffassung, dass es keine einheitliche Zonenenteignung brauche, um einen Stadtplan nach ästhetischen Prinzipien zu entwerfen. Vgl. die Kontroverse zwischen Sitte und Stübben in der Zeitschrift „Der Städtebau“ (SITTE 1904 und STÜBBEN 1904).

abzeichnete, kam ab den 1890er Jahren noch der Aspekt der Denkmalpflege hinzu.<sup>58</sup> Aus diesem Blickwinkel wurde der Stadtumbau auch an den Universitäten behandelt.<sup>59</sup> Die erste systematische Arbeit über den Stadtumbau lieferte Otto Schilling. In seiner 1915 veröffentlichten Dissertation<sup>60</sup> beschränkte er sich nicht auf gestalterische Fragen, sondern versuchte durch die Darstellung der städtebaulichen, wohnungspolitischen, verwaltungsrechtlichen und finanziellen Probleme den Umbildungsprozess der Altstädte zu fassen. Seine Dissertation entstand auf Anregung des Architekten und Kunsthistorikers Cornelius Gurlitt, der sich in Dresden mit der Erhaltung der Altstadt beschäftigte. In Gurlitts Handbuch von 1920 ist daher dem Stadtumbau ein größerer Rahmen zugeordnet (GURLITT 1920, 240–288). Auch er geht neben den sozioökonomischen Determinanten auf die denkmalpflegerische Erhaltung des Stadtkernes ein. Von ihm stammen die ersten Ideen zu einer umfassenden Lösung des Verkehrsproblems in Altstädten. Zur Entlastung der Altstadt schlug er Umgehungsstraßen und eine Dezentralisierung der Cityfunktionen vor.

## VI. Erste Ansätze des Stadtumbaus vor 1871

Die Schleifung der Wälle war in München wie in vielen anderen Städten der Grund für erste Durchbruchmaßnahmen an den Rändern der Altstadt. Nachdem mit dem Entschluss zur Niederlegung der Neuhauserbastion im Jahr 1791 die Entscheidung zur Auflösung des Befestigungsringes gefallen war (GROBE 1969, 25), stellte sich die Aufgabe, die Altstadtstraßen mit den neuen Straßen- und Platzanlagen zu verbinden, die anstelle von „Wall und Graben“ entstehen sollten. Als erste dieser Straßen wurde die Neuhauser Straße 1791/92 geradlinig durch das Karlstor zur Ausfallstraße in Richtung Westen verlängert (NERDINGER 1980, 73). Im Jahr 1804 folgte die Prannerstraße, die durch das Maxtor auf den neu anzulegenden Maximiliansplatz führte (NERDINGER 1980, 188–189). Ihre südliche Parallele, die Pfandhausstraße (ab 1951: Pacellistraße), wurde erst nach einem langen Verhandlungsverfahren zwischen den Staatsbehörden und dem Abbruch des Ballhauses und der anschließenden Gebäude im Jahr 1826 zum Maximiliansplatz durchgeführt (HAEUTLE 1890, 431–437), während die äußere Verbindungsstraße zwischen diesen beiden neuen „Stadtausgängen“ bereits 1823 hergestellt worden war (NAGLER 1863, 101).

58 Diese Aufgabenerweiterung lässt sich an den Aussagen Joseph Stübbers darlegen. Auf dem Denkmalpflegetag 1903 in Erfurt räumte er ein, bei den Baulinienregulierungen Fehler gemacht zu haben (OECHEL-HAEUSER 1910, 372).

59 Im Jahr 1908 initiierte Carl Hocheder an der TH München einen Wettbewerb unter Studenten mit dem Thema: „Verkehrsverbesserung und Neubebauungen im Zentrum einer mittelgroßen Stadt“ (BLÖSSNER 1908, 158).

60 Vgl. SCHILLING 1915. Die erweiterte Fassung von 1921 war mir leider nicht zugänglich.

Entsprechende Durchbruchmaßnahmen sind auch im Hackenviertel für die nach Westen führenden Straßen zu vermerken. Die Josephspitalstraße sollte – ähnlich der Prannerstraße – einen optischen Abschluß in Form eines neu zu erbauenden „Ludwigstores“ erhalten, was aber unterblieb (NAGLER 1863, 101). Nach dem Abbruch der Stadtmauer wurde sie 1815 mit der Sonnenstraße verbunden, ebenso wie 17 Jahre später die Herzogspitalstraße (GROBE 1969, 37).

Diese Planungen zur Anbindung der Max- und Ludwigsvorstadt an den alten Stadtkern folgten dem Generalplan, der durch das königliche Reskript vom 25.8.1810 bei Karl von Fischer und Ludwig von Sckell in Auftrag gegeben worden war. Er sollte die Grundlage für die Gestaltung des aufzulassenden Festungsgeländes und für die Öffnung der Stadt nach außen bieten. Weitergehende Planungen, die das Stadttinnere betrafen, wurden dadurch nicht initiiert.<sup>61</sup>

Dagegen ist für die Kernstadt die Auflassung der durch die Säkularisation in Staatshand gefallenen Baulichkeiten von Bedeutung. Ihr Terrain wurde in der Regel nicht mehr bebaut, so dass an die Stelle der Klostergebäude neue Platzanlagen oder Platzerweiterungen traten. Auf diese Weise konnten der Max-Joseph-Platz und der Jakobsplatz wesentlich vergrößert und das Terrain des Maximiliansplatzes arrondiert werden.<sup>62</sup> Die architektonische Ausgestaltung dieser Plätze wurde zu einer Hauptaufgabe der Bautätigkeit im frühen 19. Jahrhundert. Straßenverbreiterungen kam der säkularisierte Klosterbesitz nur in einem Fall zugute.<sup>63</sup>

Auf eine rein städtische Initiative war dagegen die Anlage des Promenadeplatzes zurückgegangen. Der Neubau der Salzstadel in der Nähe des späteren Hauptbahnhofes hatte schon im Jahr 1780 den Abbruch der alten Lagerhallen ermöglicht, an deren Stelle der durch Baluster eingefasste Parade- (ab 1806: Promenade-) platz trat (REGNET 1879, 19).

Im Zuge dieser ersten Ansätze zu einer Durchlüftung der Stadt und zur Verbesserung der Verkehrswege ist auch der Abriss der Tortürme der einstmals innersten Stadt von Bedeutung. 1807/08 wurden der „Ruffiniturm“ zwischen Rosen- und Sendlinger Straße

61 Zwar war in dem Reskript vom 25.8.1810 auch die Aufforderung enthalten, Angaben über Verbreiterung der engen Altstadtgassen sowie Vorschläge zur Vergrößerung der öffentlichen Marktplätze zu machen (GROBE 1969, 386–387), aber keiner der fünf Teile des Generalplanes, die in der Zeit von 1811 bis 1817 gefertigt wurden, ging auf diese Forderung ein (GROBE 1969, 391–398).

62 Die Abbruchdaten sind: Franziskanerkloster 1802/03, Franziskanerhospiz an der Nordwestecke der Jakobskirche 1807, Kapuzinerkloster 1802–1804 (Angaben lt. NERDINGER 1980).

63 Die Perusastraße wurde 1806 durch den Abbruch des Püttrich-Regelhauses verbreitert (Abb. bei AUFLERGER/TRAUTMANN 1897, Abb. 54).

und der „Schöne Turm“ zwischen Neuhauser- und Kaufingerstraße abgebrochen, der „La Rosée-Turm“ zwischen Diener- und Residenzstraße fiel im Jahr 1842 (Abb. bei AUFLEGER/TRAUTMANN 1897).

Während die Sanierungsmaßnahmen des frühen 19. Jahrhunderts nicht „*die Veränderungen [überschritten], denen der lebendige Stadtorganismus von jeher unterworfen war*“ (LEHM-BRUCH 1980, 30), bildete sich der Stadtumbau nach 1871 als größere Planungs- und Bauaufgabe heraus, die nunmehr unter rein kommunaler Regie in Angriff genommen wurde. Von den ersten Ansätzen von Straßenerweiterungen und -durchbrüchen bis zu den systematischen Planungen, welche die Altstadt als Gesamtstruktur begreifen und umgestalten, veranschaulicht die Entwicklung des Stadtumbaus den Wandel in der Stadtplanung insgesamt. Wie noch zu zeigen sein wird, kommt dem kommunalen Stadterweiterungswettbewerb von 1892/93 in dieser Entwicklung eine Schlüsselposition zu, und zwar sowohl, was die Erweiterung der Stadt nach außen, als auch die Umbaumaßnahmen im Innern anbetrifft.



## B. Der erste Abschnitt des Stadtumbaus: 1871–1891

---

Die Tatsache, dass um das Jahr 1871 ein neuer Abschnitt in der städtebaulichen Entwicklung der Münchener Innenstadt einsetzt, illustriert ein Beschluss der Gemeindegemeinden vom August 1871, nach dem für das darauf folgende Rechnungsjahr ein Anleihen in Höhe von 1.325.000 Gulden allein für die „*Erweiterung von Straßenzügen und für Durchbrüche*“ aufgenommen werden sollte (MGZ 1872, 26). Damit wurde fast ein Viertel der städtischen Ausgaben im Baubereich für diese neue Bau- und Planungsaufgabe vorgesehen. Im Vergleich zu den Beträgen, die für infrastrukturelle Verbesserungen wie Kanalisation (300.000 fl) oder Wasserleitungen (265.000 fl) aufgebracht werden sollten, beweist die Summe von 1,3 Mio. Gulden die Dringlichkeit, mit der die entsprechenden Baumaßnahmen verfolgt wurden. In der Tat lässt sich in den Jahren nach der Reichsgründung auf dem Gebiet des Stadtumbaus ein „Aktivitätsschub“ konstatieren, der in den 1880er Jahren merklich nachlässt, um gegen Ende der 1880er Jahre in eine Phase der Neuorientierung zu treten. Anlass für diesen Aktivitätsschub ist sicherlich die konjunkturelle Entwicklung im Baugewerbe, die nach 1870/71 in eine wahre „Bauwut“ ausartete (HEILMANN 1881, 11 und WALLBRECHT 1897). Die Ursache allerdings ist aber vielmehr in einem Nachholbedürfnis zusehen. Denn die Innenstadt hatte bis dahin, von den ersten Ansätzen im frühen 19. Jahrhundert abgesehen, keine strukturellen Änderungen erfahren, so dass die Auswirkungen des Bevölkerungsanstiegs in München in der 2. Hälfte des 19. Jahrhunderts notwendigerweise mit der Struktur des mittelalterlichen Grundrisses kollidieren mussten. Klagen über die mangelnde Verkehrsdurchlässigkeit der Altstadtstraßen, die infolge des anwachsenden Verkehrs zu Stauungen und Überlastungen führte, sind seit dieser Zeit die Regel. Die ersten Maßnahmen zur Beseitigung der Mängel entsprachen einem weithin geäußerten Bedürfnis und waren von einer pragmatischen Vorgehensweise geprägt. Die Stadtvertretung – Magistrat und Gemeindebevollmächtigte – musste sich im klaren darüber sein, dass nur ein aktives Eingreifen der städtischen Behörden Abhilfe bringen konnte, und es ist deshalb bezeichnend, **wo** diese Aktivitäten einsetzten: zum einen mussten am Rand der Altstadt die letzten Reste der mittelalterlichen Befestigung beseitigt werden, um den baulichen Anschluss an die Vorstädte zu gewährleisten und zum anderen waren die dringendsten Engpässe in der Innenstadt zu erweitern, um das Straßengefüge dem Verkehrsaufkommen anzupassen. Damit einher gingen maßvolle Platzweiterungen und die Anlage zweier neuer Straßen. Die folgenden Betrachtungen sollen zeigen, nach welchen Vorstellungen diese Maßnahmen erfolgten und welchen Schwierigkeiten sie ausgesetzt waren.

## I. Die Entfestigung am Südrand der Altstadt

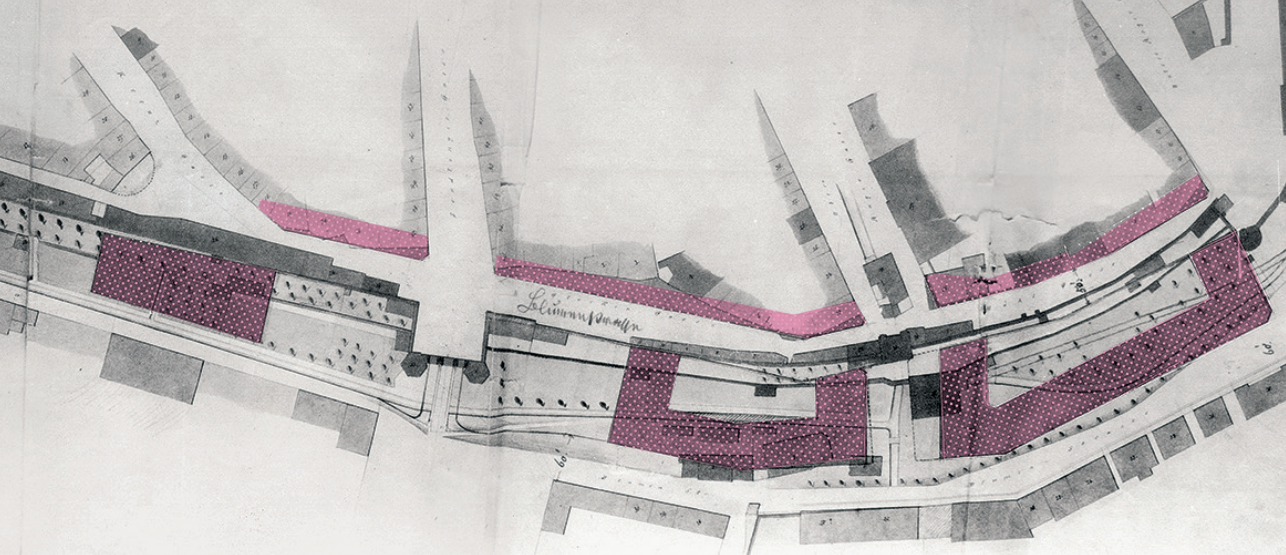
Am südlichen Rand der Altstadt, zwischen Josephshospitalstraße und dem Unteren Anger, standen bis ins letzte Drittel des 19. Jahrhunderts die Wehranlagen der mittelalterlichen Befestigung. Neben den Tor- und Turmbauten des Sendlinger- und Angertores waren es vor allem die Stadt- und Zwingermauern sowie der davor befindliche Stadtgraben, die einer städtebaulichen Nutzung des Terrains entgegenstanden. Diese Zone zwischen der Baugrenze der Altstadt und den Bauanlagen an der Graben- und südlichen Blumenstraße nahm eine Breite von immerhin 50–70 Metern ein. Während die Bauplätze an der Sonnen- und Müllerstraße seit Beginn des Jahrhunderts systematisch erschlossen worden waren (GROBE 1969, 400–473), stagnierte die eigentliche Entfestigung in dieser Zone. Der Generalplan von Ludwig Skell vom August 1812 belegt, wie im beginnenden 19. Jahrhundert der Ausbau des städtebaulich hochkarätigen Terrains gedacht war (GROBE 1969, Abb. 231). Die Beseitigung der *„häßlichen Überbleibsel der vormaligen Festung, [der] aufgetürmten Bastionen, mit ihren zur Seite noch tiefliegenden, unausgefüllten, stinkenden Festungsgräben“*<sup>64</sup> war schon in dem königlichen Reskript vom 25.8.1810 gefordert worden, um den Anschluss der Altstadtstraßen an die neuen Straßen der Vororte zu gewährleisten. Der Plan von Skell sieht denn auch die Verlängerung der Herzogspital- und Josephshospitalstraße zur Sonnenstraße vor.

Ähnlich den Anwesen an der Sonnenstraße sollte auch der Bereich der Stadt- und Zwingermauer – nach Abbruch der Kreuzkaserne – im offenen Bausystem bebaut werden, wobei für die Neubauten keine gekrümmte Baulinie vorgesehen war. Sie orientierten sich stattdessen in ihrer Ausrichtung an den Gebäuden an der Sonnenstraße.

1822/23 wurde auf dem Terrain beiderseits der Josephshospitalstraße ein kleiner Park angelegt, d.h. die Nutzung als Bauland wurde zugunsten der Grünfläche aufgegeben (GROBE 1969, 480). Der Niveauunterschied zwischen Zwinger und Stadtgraben wurde für diese Anlage aber nicht beseitigt. Auf dem höher liegenden Zwinger kam eine doppelte Baumreihe zu stehen, der tiefer liegende Stadtgraben wurde – soweit es das begrenzte Terrain erlaubte – mit einem Landschaftsgarten bepflanzt (Abb. bei GROBE 1969, Abb. 248).

Erste bauliche Veränderungen ergaben sich aber erst nach dem etappenweisen Abbruch der Kreuzkaserne (1812 und 1831/32). 1850/51 wurde der Neubau der protestantischen Volksschule zwischen der Josephshospital- und der Herzogspitalstraße errichtet. Er machte die Überwölbung des Stadtgrabens und die Aufschüttung des Terrains notwendig (GROBE 1969, 482). Die Breite der Glockenstraße (ab 1886: Herzog-Wilhelm-Straße) wurde da-

64 Erläuterungen Skells zum 2. Teil des Generalplanes, abgedruckt bei GROBE 1969, 699, 702.



1 Plan der LBK (Eichheim) vom 9.7.1864; Baureferat-LBK, Generalakt Herzog-Wilhelm-Straße

durch auf ca. 22 Meter festgelegt. Der weitere Ausbau der Straße scheiterte jedoch an den noch ausstehenden Abriss- und Einebnungsarbeiten. Dass aber mit einer – wenn auch lockeren – Bebauung gerechnet wurde, zeigt ein Plan von Baurat Eichheim vom Juli 1864, der auf Initiative der Gemeindeglieder die Frage nach den Bauplätzen auf dem Gelände der abzubrechenden Wehranlagen regeln sollte (Abb. 1). Er sieht zwischen dem Angertor und dem Sendlinger Tor zwei große Dreiflügelanlagen vor, durch die der Oberanger bis zur südlichen Blumenstraße verlängert werden könnte. An der Ausmündung der Kreuzstraße käme ein weiteres freistehendes Gebäude zu stehen. Westlich daran anschließend übernimmt Eichheim den Gedanken einer doppelten Baumreihe, die die Glockenstraße vom Sendlinger Tor bis zur Einmündung in die Neuhauser Straße begleiten sollte. Diese Idee einer boulevardähnlichen Straße anstelle des mittelalterlichen Befestigungsgürtels war schon 1822/23 bei Kommunalbauinspektor Probst aufgetaucht, um die Zäsur zwischen der Altstadt und den Neubaugebieten in der Stadtgestalt kenntlich zu machen (GROBE 1969, 480).

Ein weiteres Anliegen Eichheims war die Regulierung der Baulinien auf der Altstadtseite, mittels derer die Vor- und Rücksprünge in der Bauflucht der nördlichen Blumen- und Glockenstraße beseitigt werden sollten.

Mit dem Plan von Eichheim trat die Entfestigung am Südrand der Altstadt wieder in den Blickpunkt. 1869 wurden der östliche Zwingertorturm und das Portal des Angertores abgebrochen, der westliche Torturm und die angrenzende Stadtmauer folgten im Winter 1872/73 (GROBE 1969, 571). Dazwischen lagen weitere Demolierungen: die Stadtmauern zwischen Ober- und Unteranger fielen 1871/72.<sup>65</sup> An ihre Stelle trat eine Grünanlage nach dem

65 Schreiben des Magistrats vom 17.5.1871; StadtAM, Städt. Grundbesitz 261.

Entwurf von Zenetti.<sup>66</sup> Ein Jahr später folgte der Abschnitt zwischen dem Brunnhaus am Glockenbach und dem Sendlinger Tor.<sup>67</sup> Auf dem Gelände wurde nach den Nivellierungsarbeiten das Schulhaus an der Blumenstraße errichtet (1876/77), zu dem A. Voit die Pläne lieferte.

Das Gebiet zwischen dem Sendlinger Tor und dem Karlstor wurde dagegen erst nach 1879 neu gestaltet. Nachdem schon 1875 eine kleinere Aufschüttung beim Eckhaus Josephspitalstraße/Glockenstraße vorgenommen worden war, begannen im September 1879 die Abriss- und Nivellierungsarbeiten auf der ganzen Strecke zwischen Sendlinger Tor und Josephspitalstraße. Bis 1884 wurde der Stadtgrabenbach überwölbt, das Terrain eingeebnet und die Stadtmauer mit ihren Anbauten abgebrochen (GROBE 1969, 483). Bei dieser Gelegenheit fiel der nördliche und letzte Teil der ehemaligen Kreuzkaserne zwischen der Neuhauser- und Herzogspitalstraße. Entgegen dem Plan von Eichheim wurde aber von einer Bebauung abgesehen und stattdessen eine zusammenhängende Grünanlage hergestellt, wie sie seit 1877 von den Anliegern gefordert worden war. Eine Verbesserung der Verkehrswege ergab sich durch die Verlängerung der Kreuzstraße zum Sendlinger-Tor-Platz.<sup>68</sup>

Damit kam der alte Gedanke eines Grüngürtels auf den Zwingeranlagen wieder zur Geltung, welcher der verbesserten Durchlüftung am Altstadtrand dienlich sein sollte. Deutlich spürbar ist auch das Bemühen, der neuen Herzog-Wilhelm-Straße eine erhöhte Verkehrsbedeutung zu verleihen und sie durch repräsentative Gebäude auf ein großstädtisches Niveau zu heben.<sup>69</sup> Bezeichnend dafür mag der schon im Jahr 1860 gemachte Vorschlag von Hotelbesitzer Leinfelder sein, die Glockenstraße unter Abbruch der beiden Karlstortürme bis zum Maximiliansplatz zu verlängern, um so eine effektive Verkehrsverbindung vom Karlsplatz zum Sendlinger Tor zu schaffen.<sup>70</sup>

66 Plan zum Schreiben des Magistrats vom 26.4.1872; Baureferat-LBK, Generalakt Anger. Zenetti war auch der Architekt des Neuen Brunnhauses in dieser Anlage.

67 Schreiben des Magistrats vom 18.7.1873; Baureferat-LBK, Generalakt Blumenstraße.

68 Vgl. den Plan des Stadtbauamtes (Zenetti) vom November 1883; StadtAM, Städt. Grundbesitz 379.

69 Dies gilt v.a. für das Gebäude Herzog-Wilhelm-Str. 32, das anstelle der Kreuzkaserne in den Jahren 1885/86 errichtet wurde (Abb. bei SEMBACH/STERNER 1977, Abb. 5).

70 Ein entsprechender Antrag wurde aber am 22.1.1861 vom Innenministerium abgelehnt (GROBE 1969, 379–380).

## II. Die Verbreiterung wichtiger Verkehrswege

### 1. Der Färbergraben

Zu den ersten Regulierungsmaßnahmen im Inneren der Stadt gehörte die Verbreiterung des Färbergrabens. Der Färbergraben stellte innerhalb des Straßengefüges eine der wichtigsten Verkehrsverbindungen dar. Zusammen mit dem Rosental vermittelte er den Verkehr vom Hauptbahnhof über die Neuhauser Straße zum Viktualienmarkt. Besonders an Markttagen führte das Verkehrsaufkommen in der zum Teil nur 5 Meter breiten Straße zu Stauungen und zu Behinderungen für den Fußgängerverkehr. Neben den verkehrstechnischen Motiven wurden auch ästhetische und sanitäre Gründe geltend gemacht. Der Abbruch der *„mißständigen Reihe mit hölzernen Anbauten“*<sup>71</sup> fand von keiner Seite Bedauern, dagegen wurden die sanitären Verbesserungen positiv herausgestellt. In der Tat floss hinter den Anwesen an der Nordseite der offene Färbergrabenbach, der nur wenig Wasser führte, aber sämtliche Abwässer der anliegenden Häuser aufzunehmen hatte, somit eine ständige Infektionsquelle darstellte.

Die Beseitigung der Mißstände, die mit einem Abbruch der 18 Gebäude und der Überwölbung des Baches bewerkstelligt werden konnte, lag nicht nur im Interesse der Anlieger, sondern musste auch den Intentionen der Gemeindevertretung entgegenkommen.

Zur Durchführung bildete sich im September 1871 ein Komitee im Auftrag von Adjazenten, das mit einem Projekt zur Verbreiterung der Straße an den Magistrat herantrat.<sup>72</sup> Aufgrund der Vorverhandlungen mit den Anwesensbesitzern konnte es dem Magistrat erste Kalkulationen vorlegen, nach denen der Stadtgemeinde Kosten von rund 470.000 Gulden entstünden. Die Fläche der abzubrechenden Gebäude sollte dabei den Anwesen auf der Südseite der Fürstenfelderstraße zugeschlagen werden. Den Erlös beim Verkauf dieser Parzellen schätzte eine Magistratskommission auf rund 37.000 Gulden. Dennoch war dem Magistrat die aufzubringende Summe zu hoch, so dass eine Zeitlang mit der Anwendung des Zwangsenteignungsrechtes spekuliert wurde. Im Magistrat fand dieser Vorschlag keine Mehrheit, unter anderem deshalb, weil das Enteignungsverfahren einen langwierigen Prozess bedeutet hätte und als rechtliches Mittel für den Stadtumbau ungeeignet erschien.<sup>73</sup>

Die Planungen gerieten dadurch ins Stocken. Erst nach der Intervention des Kollegiums der Gemeindebevollmächtigten und des liberalen Bezirksvereins beschloss der Magistrat am 27.8.1872, die Häuser am Färbergraben anzukaufen und zur Verbreiterung der Straße abzubrechen.

71 Schreiben der LBK (Eichheim) vom 7.7.1874; Baureferat-LBK, Generalakt Färbergraben.

72 Schreiben des Komitees vom 20.9.1871; StadtAM, Städt. Grundbesitz 327. Zu diesem Schreiben gehört vermutlich der Plan A 203; StadtAM Plansammlung.

73 Magistratsbeschluß vom 10.5.1872; StadtAM, Städt. Grundbesitz 327.





2 Plan Nr. 7545 im Schreiben des Magistrats an die LBK vom 23.6.1874; Baureferat-LBK, Generalakt Färbergraben

Verschiedene Auffassungen herrschten auch über die Breite der zukünftigen Straße. In dieser Frage setzten sich der Magistrat und die LBK durch. Die Breite von 34 Fuß (ca. 9,9 Meter) sollte eine angemessene Bebauung der Restgrundstücke gewährleisten. Ein Plan der LBK (Abb. 2) zeigt, dass auch auf der Südseite des Färbergrabens eine Regulierung stattfinden sollte. Unter Beseitigung der leicht geschwungenen Bauflucht sollte eine geradlinige Baulinie entstehen.

Nachdem die Stadt die Häuser Färbergraben 4 bis 19 und Sendlinger Straße 88 angekauft hatte, wurden die Gebäude im Jahr 1874 abgerissen. Das Terrain wurde an die Besitzer der Anwesen an der Fürstenfelderstraße verkauft und in den Jahren 1875/76 neu bebaut. An die Stelle der achtzehn kleinen und niedrigen Häuser traten neun vierstöckige Gebäude mit durchschnittlich vier bis fünf Fensterachsen. Dadurch veränderte sich das Straßenbild grundlegend. Aus einer verwinkelten Gasse entstand eine Geschäftszeile mit repräsentativen, „gründerzeitlichen“ Fassaden in den Formen der Neurenaissance (Abb. im HÄUSERBUCH Bd III).

Die Gebäude an der Südseite des Färbergrabens rückten erst in den 1890er Jahren auf ihre im Jahr 1875 festgelegte Baulinie. Damit war in diesem Abschnitt des Färbergrabens die Regulierung beendet.

Die im Plan von 1874 (Abb. 2) ebenfalls eingetragenen Baulinien an der Hotterstraße, Sattlerstraße und am Altheimer Eck waren bereits früher genehmigt worden. Das durchgehende Prinzip bei der Gestaltung der Baulinien entspricht dem bereits erwähnten Schema: Parallelführung der Straßenwände und Beseitigung von Vor- und Rücksprüngen in der Bauflucht. Auch hier hatte der Magistrat ein Haus angekauft mit der Absicht, es nach der Baulinienregulierung wieder zu verkaufen. Dieses Haus, Färbergraben 32, machte den Anfang bei der Regulierung des Altheimer Ecks, das bis dahin eines der eigenartigsten Straßenschnitte dargestellt hatte.<sup>74</sup>

Die Architektur des gegenüberliegenden Hauses, Färbergraben 33, vollzieht den Anschluss des Altheimer Ecks an die Stilarchitektur des neuen Färbergrabens: Der vielgestaltigen und unregelmäßigen Bebauung auf der Südseite wurde ein modernes Wohn- und Geschäftshaus gegenübergestellt (Abb. bei BAUER 1982b, 66).

Die Verbreiterung des Färbergrabens hatte die finanzielle Kapazität der Stadtgemeinde um ein gehöriges Maß vermindert. Als eine vergleichbar große Unternehmung, die Verbreiterung der Fürstenfelderstraße, in die Diskussion gebracht wurde, verzichtete der Magistrat angesichts des Protestes der Anlieger an der Fürstenfelderstraße auf die Durchführung.<sup>75</sup>

Dagegen wurde 1886 die Verbreiterung der Hotterstraße von 3,2 Meter auf 5 Meter genehmigt, die vor allem zu Lasten der Anwesen auf der Westseite der Straße ging. Maßstabgebend für die Breite war der Neubau des Hauses Färbergraben 31, der die Straße an ihrem Ausgang auf 4,4 Meter verbreitert hatte.<sup>76</sup>

## 2. Die Hackenstraße

In engem Zusammenhang mit der Planungsgeschichte der Färbergraben-Verbreiterung ist ein Projekt zu einem Straßendurchbruch an der Hackenstraße zu sehen. Als die Verhandlungen des Magistrats mit den Anliegern um die Jahresmitte 1872 zu scheitern drohten und die Aussicht auf Verbreiterung des Färbergrabens in Gefahr schien, wandten sich Hausbesitzer und Geschäftsleute an der Josephspital- und Brunnstraße mit einem Alternativprojekt an den Magistrat.<sup>77</sup> Zur besseren Anbindung der Altstadt an die Ludwigs-Vorstadt schlugen sie eine Verlängerung der Brunnstraße zur Sendlinger Straße vor. Der besondere Vorteil dieser Lösung wurde darin gesehen, dass mehr Bauplätze für Wohn-

74 Die neue Baulinie wurde am 5.11.1871 ministeriell genehmigt; Baureferat-LBK, Generalakt Färbergraben.

75 Entsprechende Verhandlungen wurden in den Jahren 1875–78 geführt. Vgl. Baureferat-LBK, Generalakt Fürstenfelderstraße. Den Regulierungsplan fertigte wiederum Baurat Eichheim nach dem gewohnten Schema.

76 Plan Nr. 13715 vom September 1885; Baureferat-LBK, Generalakt Hotterstraße.

77 Schreiben vom 15.7.1872 an den Magistrat; StadtAM, Städt. Grundbesitz 364.



häuser geschaffen werden könnten. Diese Wohnhäuser seien speziell für die Bewohner des Färbergrabens gedacht, die durch den Abbruch ihrer Gebäude obdachlos würden.<sup>78</sup> Neubauten ohne äußeren Schmuck sollten entstehen, die den Zwecken der aus kleinen Geschäftsleuten bestehenden Bürgerschaft des Färbergrabens am besten entsprächen. Neuartig für Münchener Verhältnisse ist auch der Vorschlag, **wie** der Durchbruch organisiert werden sollte. Die Anlieger schlugen die Bildung eines Konsortiums vor, das von der Stadtgemeinde die Summe von 180.000 Gulden erhalten sollte. Die Durchführung des Projektes und der Neubau der entsprechenden Häuser mit billigen Wohnungen obläge dann der Verantwortung des Konsortiums, das sich verpflichten müsste, eventuelle Mehrkosten aus eigenen Mitteln zu bestreiten.

Aber wie so oft scheiterte das Vorhaben an den hohen Ablöseforderungen der Grundeigentümer, die statt der erwarteten 180.000 Gulden die Summe von 330.000 Gulden verlangten. In dieser Situation gewann der Vorschlag von Hofvergolder Radspieler an Gewicht, von dem Durchbruch zur Sendlinger Straße abzusehen und stattdessen die Hackenstraße auf der Südseite zu verbreitern. Gegen die Summe von 180.000 Gulden, die wiederum vom Magistrat zuzuschießen wären, erklärte er sich bereit, die Verbreiterung auf Kosten seiner Anwesen Hackenstr.1 und 2 sowie Sendlinger Str. 73 und 74 als Privatprojekt durchzuführen. Dem Magistrat erschien diese Lösung akzeptabel,<sup>79</sup> während die Gemeindebevollmächtigten eine Konkurrenz zu der gleichzeitig laufenden Färbergraben-Verbreiterung vermuteten. Auf der gestalterischen Ebene wurde der Knick im Verlauf der Hackenstraße sowohl bedauert, als auch gutgeheißen. Bemerkenswert ist dabei eine Äußerung von Baurat Zenetti, welche die Diskussionen der 1890er Jahre antizipiert. In der Magistratssitzung vom 18.10.1872 (MGZ 1872, 423–425) bewertet er es als einen der Vorteile des Radspieler-Projektes, dass es eben nicht eine ganz gerade Straße schaffe, „*da die langen schnurgeraden Straßen den malerischen Anblick nicht erhöhen*“. In Zenettis sonstigen Baulinienentwürfen kommt dieser Gedanke jedoch nicht zum Ausdruck, dort gehört er wie Eichheim zu den Protagonisten der Begradigungsbemühungen (Vgl. Abb. 34).

Nach dem Vertragsabschluß mit Radspieler am 31.12.1872 wurde der Plan bei der LBK eingereicht und am 9.4.1873 ministeriell genehmigt. Im Verlauf des Jahres 1874 erfolgte der Abbruch der Gebäude, so dass im November 1874 die regulierte und verbreiterte Straße dem Verkehr übergeben werden konnte (Abb. im HÄUSERBUCH Bd III).

78 In den 18 Häusern befanden sich 15 Läden und 35 Wohneinheiten mit insgesamt 57 Mietern. Vgl. die Mieterliste in: StadtAM, Städt. Grundbesitz 327.

79 Magistratsbeschluss vom 27.9.1872; StadtAM, Städt. Grundbesitz 364.

### 3. Die Maffeistraße

Ähnlich dem Färbergraben bildete die Fingergasse (ab 1874: Maffeistraße) vor ihrer Verbreiterung ein Nadelöhr für den Verkehr. Vor allem nach der Anlage der Maximilianstraße kam ihr eine erhöhte verkehrstechnische Bedeutung zu, weil sie, zusammen mit der Perusastraße, den Verkehr von den östlich gelegenen Stadtteilen zum Hauptbahnhof zu vermitteln hatte. Ihre Breite von etwas mehr als 3 Meter an ihrer engsten Stelle wurde schon früh als unzureichend empfunden (Abb. bei BAUER 1982b, 100 und ERDMANNSDORFER 1972, T. 16). Als sich im Jahr 1871 der königliche Notar Kitt an die Generaldirektion der Kgl. Verkehrs-Anstalten und an den Magistrat wandte,<sup>80</sup> konnte er bereits von den vergeblichen Bemühungen in dieser Frage berichten, die von Friedrich Bürklein im Auftrag Maximilians II. und vom Magistrat im Jahr 1860 unternommen worden waren. Seit jener Zeit standen zwei Alternativen zur Diskussion:

Erstens: Die geradlinige Verlängerung der Perusastraße zur Promenadestraße (ab 1952: Kardinal-Faulhaber-Straße). Diesem Durchbruch wären die beiden Grundstücke des Kapplerbräu-Anwesens (Promenadestr. 13) und der Kgl. Kommandantschaft (Theatinerstr. 8) zum Opfer gefallen (Abb. bei Bauer 1982a, 129).

Zweitens: Die Verbreiterung der Fingergasse auf beiden Seiten. Diese Lösung ließ langwierige Verhandlungen erwarten, da schon 1861 einzelne Hausbesitzer an der Fingergasse durch überhöhte Forderungen das Projekt zum Scheitern gebracht hatten.

Für die zweite Lösung machten sich im November 1871 die Hausbesitzer der Umgebung stark.<sup>81</sup> Sie betonten, dass in erster Linie die Verkehrs- und Verschönerungsanforderungen maßgebend sein sollten. Die Verbreiterung der Fingergasse hätte dabei den Vorteil, dass „die von jeher häßlichste Partie in der Mitte der Stadt“ grundlegend renoviert werden könnte, indem eine „breite, höchst frequente Straße mit den elegantesten Läden“ an ihre Stelle träte. Die Fingergasse sollte zusammen mit dem Promenadeplatz als „überraschend schöne Avenue“ ausgebildet werden. Dagegen würden dem ersten Projekt „zwei schöne Häuser zum Opfer fallen“ und die beabsichtigte Wirkung, nämlich die direkte Verbindung vom Promenadeplatz zum Max-Joseph-Platz nur unvollkommen, d.h. unter Schaffung einer neuen Ecke, erreicht. Im Gegensatz zu solchen gestalterischen Überlegungen ließ sich der Magistrat in erster Linie von finanziellen Erwägungen leiten. Beide Alternativen wurden in nähere Instruktion genommen. Zur Durchführung des ersten Projektes kaufte die Stadtgemeinde das Kapplerbräu-Anwesen und schlug der Kgl. Kommandantur mehrere Tauschangebote als Äquivalent für das Anwesen Theatinerstr. 8 vor,<sup>82</sup> die aber alle vom

80 Schreiben von Kitt vom 31.3.1871 und vom 23.6.1871; StadtAM, Städt. Grundbesitz 521.

81 Schreiben ohne Datum (November 1871) an den Magistrat, unterzeichnet von ca. 60 Adjazenten; StadtAM, Städt. Grundbesitz 464.

82 Als Äquivalente wurden gehandelt: das städtische Administrationsgebäude im Tal, das Wilmersdörfer'sche Anwesen (Theatinerstr. 18/Salvatorstr. 3), das Akademiegebäude in der Neuhauser Straße (Vorschlag von Kitt im Schreiben vom 31.3.1871; StadtAM, Städt. Grundbesitz 521).

Kriegsministerium abgelehnt wurden. Da die staatlichen Behörden kein besonderes Interesse an dem Projekt zeigten,<sup>83</sup> konzentrierte sich der Magistrat in der Folge auf die Verbreiterung der Fingergasse. Eine vom Bauausschuss des Magistrats eingesetzte Kommission errechnete den Aufwand für die Stadt nach Wiederverkauf der regulierten Grundstücke auf 215.000 Gulden.<sup>84</sup> Damit war die Entscheidung zugunsten der Fingergasse gefallen. Aufgrund des Beschlusses beider Kollegien vom 13.3.1873<sup>85</sup> wurden die Anwesen Theatinerstr. 5, Fingergasse 1 und Windenmacherstr. 7 angekauft und das förmliche Baulinienfestsetzungsverfahren eingeleitet. Am 26.2.1874 wurde die neue Baulinie genehmigt, welche die Maffeistraße, wie die Fingergasse nach ihrer Verbreiterung genannt wurde, auf durchgehend 13 Meter erweiterte.<sup>86</sup> Die Verbreiterung wurde im Wesentlichen auf Kosten der vom Magistrat angekauften Häuser ausgeführt, die Anwesen der Nordseite mussten angesichts ihrer beschränkten Parzellengröße nur relativ geringe Grundabtretungen hinnehmen.

Bereits im Spätjahr 1873 begannen an der Südseite der Fingergasse die Abbrucharbeiten, die sich bis ins Frühjahr 1874 hinzogen (MGZ 1874, 204). Im Anschluss an die Straßenherstellungsarbeiten wurden die Neubauten an der Maffeistraße begonnen. Innerhalb weniger Jahre wurde eine Reihe repräsentativer Geschäftshäuser errichtet, zu deren Nobilitierung auch die neue Straßenbreite beitrug. Im Einzelnen waren dies: das Wohn- und Geschäftshaus Pfister und Schmederer, Theatinerstr. 4 (1877), der daran anschließende Börsenbazar (1877), die Bayerische Handelsbank, Maffeistr. 5 (1875), das Haus Maffeistr. 8 (1878) und der Umbau des Arco-Palais, Maffeistr. 2–4/Theatinerstr. 7 (1876).<sup>87</sup>

Am Eck zur Promenadestraße kam nach Abriss des Castellhauses (1885) der Neubau der Bayerischen Vereinsbank zu stehen (Abb. bei ALBERT 1896, T. 49). Dieser „*dem höchsten aller Götter, dem Mammon, geweihte Tempel*“ (zit. nach STEFFAN 1969, 135) erfuhr in den darauf folgenden Jahren zwei bauliche Erweiterungen. 1891–1893 wurde ein Anschlussbau anstelle des ehemaligen Kapplerbräu-Anwesens (Promenadestr. 13) errichtet, und in den Jahren 1908–1909 wurden die Häuser Maffeistr. 18 und 16 durch einen weiteren Annex des Bankgebäudes ersetzt.<sup>88</sup>

83 Das Kriegsministerium hielt vor allem aus strategischen Erwägungen an dem Gebäude in der Theatinerstraße fest. Die Nähe zum Max-Joseph-Platz „*auf welchem in vorkommenden Fällen größere Truppmassen aufgestellt und entwickelt werden können*“ konnte kein anderes Gebäude ersetzen. Schreiben des Kriegsministeriums vom 29.5.1871; BHStA, MF 67702.

84 Schreiben vom 24.8.1872 an den Magistrat; StadtAM, Städt. Grundbesitz 464.

85 StadtAM, Städt. Grundbesitz 464.

86 Plan der LBK, genehmigt durch M.-E. vom 26.2.1874; Baureferat-LBK, Generalakt Maffeistraße.

87 Angaben laut HÄUSERBUCH.

88 Den baulichen Zustand vor den Abbrüchen an der Ecke Maffei-/Promenadestraße dokumentiert die Abb. bei STEFFAN 1969, Abb. 20.

Damit war nach dem Neubau von Maffeistr. 14 durch Max Ostenrieder (SBZ 1900, 241) die Baulinie von 1874 auf der gesamten Länge der Nordseite eingehalten. Die Maffeistraße entwickelte sich nach ihrer Verbreiterung zu einer stark frequentierten Straße in bester Geschäftslage. Als Bindeglied zwischen Promenade- und Max-Joseph-Platz war sie im zweiten Abschnitt des Stadtumbaus Gegenstand mehrerer Vorschläge zur strukturellen Verkehrsverbesserung zwischen diesen beiden Plätzen (Vgl. Abbn. 23–25). Aber erst nach dem Neubau des Arco-Palais und des anschließenden Gebäudes Theatinerstr. 8 in den Jahren nach 1908 wurde der Übergang zur Perusastraße durch ein erneutes Zurücksetzen der Baulinie und durch die Eckabrundung „entschärft“ (Abb. bei BAUER/GRAF 1985, 134).

### III. Erste straßenübergreifende Regulierungspläne

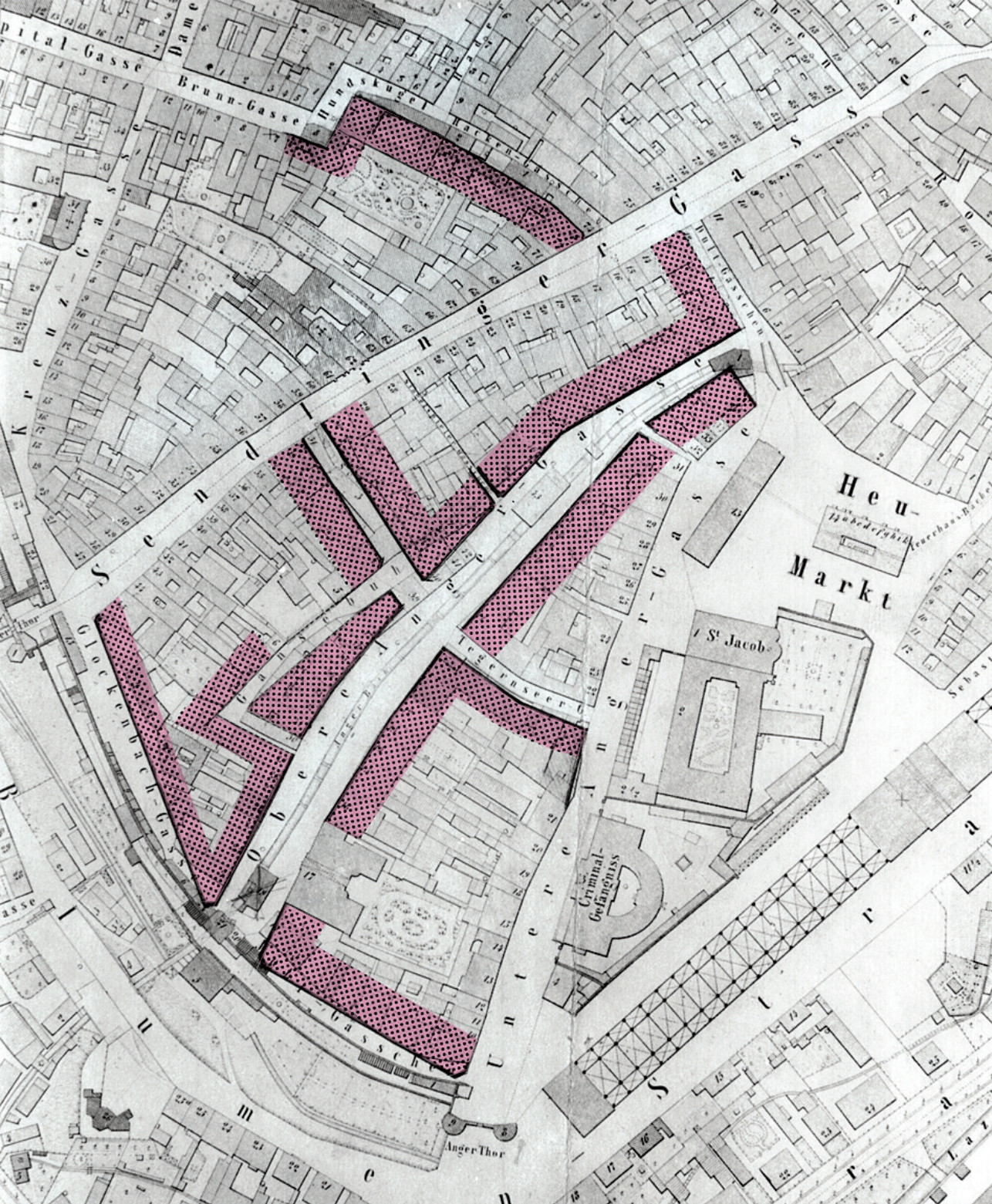
Als notwendige Ergänzung zu der Anlage einer Grünfläche zwischen Ober- und Unteranger hatte Oberbaurat Zenetti im Jahr 1872 die Regulierung der Anwesen an der nördlichen Blumenstraße in Vorschlag gebracht. Die Baulinien zwischen Sendlinger Straße und Oberanger, bzw. zwischen Oberanger und Unterem Anger sollten in gerader Linie festgesetzt werden, um den zu erwartenden Neubauten einheitliche Voraussetzungen zu schaffen.<sup>89</sup>

Diese Planungen bildeten im Jahr 1875 die Grundlage für ein groß angelegtes Baulinienprojekt, das den Oberanger und die in ihn einmündenden Straßen regulieren sollte. Ein entsprechender Plan, der von Baurat Eichheim in Zusammenarbeit mit dem Stadtbauamt ausgearbeitet worden war, lag am 10.11.1875 dem Magistrat vor (Abb. 3). Sofort erkennbar ist das Bemühen Eichheims, die Unregelmäßigkeiten im Straßengrundriss durch eine Parallelführung der Straßenwände zu beseitigen. Dies erreicht er durch eine schematische Anwendung des Lineals. Auf die bestehenden Bauten und Baufluchten nimmt er wenig Rücksicht, im Gegenteil, er nimmt es in Kauf, dass „*selbstverständlich mehrere alte Wohngebäude eine bedeutende Änderung erleiden müssen*“.<sup>90</sup> Fast bedauernd merkt er an, dass die Baulinie auf der Ostseite des Oberangers zwischen Tegernseer Straße und Blumenstraße nicht geradlinig gezogen werden konnte, weil das Institutsgebäude Oberanger 17 (heute: Roßmarkt 15) im Wege stehe und ohne Abbruch desselben nicht bewerkstelligt werden könne (Abb. MÜNCHEN UND SEINE BAUTEN 1912, 171).

89 Vgl. den Plan des Stadtbauamtes (Zenetti) vom 23.4.1871, genehmigt durch M.-E. vom 27.9.1872; Baureferat-LBK, Generalakt Anger. Die bis dahin bestehende Bauflucht deuten die Abb. bei BAUER 1982b, 50 und 51 an.

90 Schreiben des Stadtbauamtes vom 10.11.1875; Baureferat-LBK, Generalakt Anger.





3 Plan von Baurat Eichheim vom 10.11.1875; Baureferat-LBK, Generalakt Anger



Während er der Regulierung des Oberangers einen der „*Bauästhetik entsprechenden Zweck*“ zumisst, kommt der Verbreiterung der engen Schmidstraße und ihrer Verlängerung zur Tegernseer Straße eine verkehrstechnische Bedeutung zu, die er vorrangig in der Entlastung der Dultstraße sieht. Damit bringt er ein Problem zur Sprache, das in allen späteren Vorschlägen zur Erschließung des Angerviertels wieder auftaucht: die fehlenden West-Ost-Verbindungen innerhalb des Viertels und die als Anschluss zur Sendlinger Straße zu engen Gassen.

Eichheims Plan wurde aufgrund des Magistratsbeschlusses vom 30.11.1875 als ganzes nicht weiter verfolgt, da der Ankauf und Abbruch einer Vielzahl von Gebäuden die finanziellen Möglichkeiten des Magistrats überschritten. So visualisiert der Plan eher, wie man sich eine umfassende Straßenregulierung vorstellte, als dass er die Planungsgrundlage für eine später zu erfolgende Ausführung darstellt. Dennoch sollte auf Anweisung des Magistrats im Einzelfall jedes Baugesuch daraufhin geprüft werden, ob sich die Anregungen Eichheims verwirklichen lassen könnten.

Dies geschah zum ersten Mal im Jahr 1878, als mit den Häusern Oberanger 7, 8 und 9 gleich drei Baugesuche bei der LBK vorlagen. Dennoch wurde eine Baulinienänderung nicht genehmigt, weil an dieser Stelle Eichheims Plan ein Vorrücken der Baulinie vorsah, was die Straße angesichts des frei stehenden Gasthofes Oberanger 43 verschmälert hätte. Dieses Gebäude war dem Magistrat bereits 1871 zum Kauf angeboten worden.<sup>91</sup> Der Besitzer, Benno Schießl, wiederholte sein Angebot im Jahr 1879, ohne dass sich der Magistrat zum Kauf entschlossen hätte.<sup>92</sup> Das Gebäude blieb weiterhin in Privatbesitz und wurde – obwohl es die Einfahrt in den Oberanger behinderte – erst im 2. Weltkrieg zerstört (Abb. bei BAUER 1982a, 90).

Die Verbreiterung der Schmidstraße auf ca. 8 Meter wurde durch eine Ministerialentschließung vom 9.4.1884 gebilligt und blieb damit unter dem von Eichheim geforderten Maß.<sup>93</sup> Auch ihre Verlängerung mittels eines Durchbruches zur Tegernseer Straße wurde nicht in die nähere Instruktion genommen. Sie sollte den Regulierungsmaßnahmen am Oberanger gegen Ende der 1890er Jahre vorbehalten bleiben.

91 Beschlüsse der Gemeindegemeinschaften vom 21.4. und 3.5.1871; StadtAM, Städt. Grundbesitz 261. Der Kaufpreis betrug 29.500 Gulden.

92 Magistratsbeschluss vom 16.12.1879; StadtAM, Städt. Grundbesitz 261. Kaufpreis: 42.000 Gulden.

93 Baureferat-LBK, Generalakt Schmidstraße.

Während die Verhandlungen über die Verbreiterung des Färbergrabens und der Hackenstraße in ihre entscheidende Phase traten, bot sich dem Magistrat an einer anderen verkehrswichtigen Stelle die Möglichkeit einer Verbreiterung durch das Festsetzen einer neuen Baulinie. Die Besitzerin des Anwesens Rosenstr. 7, Susanna Hilber, hatte im Juni 1873 ein Umbaugesuch bei der LBK eingereicht, das der Magistrat zum Anlass nahm, über eine Verbreiterung der Rosenstraße am Übergang zur Sendlinger Straße zu verhandeln. Es wurde eine Breite von 30 Fuß (8,75 Meter) angestrebt, die vor allem auf Kosten des Zanolli-Hauses (Fürstenfelderstr. 10) und des Ruffini-Bazars (Rindermarkt 12) gehen sollte.<sup>94</sup> Die betroffenen Hausbesitzer erhoben natürlich Protest wegen der Grundabtretungen auf ihren Grundstücken, aber ausschlaggebend für die weitere Entwicklung war die Entschließung des Innenministeriums vom 30.4.1874,<sup>95</sup> welche die geplante Erweiterung ablehnte, weil sie dem Verkehrsaufkommen an dieser Stelle nicht genügend Rechnung trage. Damit wurde zum ersten Mal ein Baulinienplan aus inhaltlichen Gründen nicht genehmigt.

Die Folgen dieser Ablehnung waren eminent: der Hilber'sche Umbau konnte auf der alten Baulinie stattfinden, die den ursprünglich zu beseitigenden Knick in der Baulinie zwischen den Häusern Rosenstr. 7 und 8 beibehielt (Abb. bei BAUER 1982a, 77). Zum anderen wurde die Notwendigkeit eines Generalregulierungsplanes evident, der die einzelnen Verbreiterungsmaßnahmen nach übergeordneten Gesichtspunkten zusammenfassen könnte. Ein entsprechender Plan wurde in der Sitzung der LBK vom 5.11.1874 vorgestellt (MGZ 1874, 727) und am 19.1.1875 im Magistrat diskutiert (MGZ 1875, 44–45). Der Plan sah mehrere Änderungen vor (Abb. 4), die das Gebiet zwischen Marienplatz und Rosental nach verkehrstechnischen Aspekten verbessern sollten. Dazu schienen den Planern der LBK vor allem großzügige Erweiterungen an den Nahtstellen des Straßengefüges geeignet zu sein. Die vom Marienplatz nach Süden führenden Straßen sollten von 4,8 Meter auf 14,6 Meter (Schleckergasse) bzw. von 6 Meter auf 10,2 Meter (Rosenstraße) verbreitert werden. Auf der Westseite der Rosenstraße wurde eine Baulinie in Verlängerung des Hauses Nr. 7 angenommen. Die zuvor monierte Breite beim Ruffini-Haus wurde um 3 Meter auf 11,7 Meter erhöht. In Verlängerung des Färbergrabens nach Osten sollte auch das Rosental eine Verbreiterung auf 35 Fuß (10,2 Meter) erfahren. Das Haus Rosental 1 käme dadurch vollständig zum Abbruch, Rosental 2 wäre auf die Hälfte seiner Grundfläche reduziert worden.

94 Magistratsbeschluss vom 7.8.1873; Baureferat-LBK, Generalakt Rosenstraße.

95 M.-E. Nr. 5147; Baureferat-LBK, Generalakt Rosenstraße.





4 Plan der LBK (Eichheim) vom 4.12.1874; Baureferat-LBK, Generalakt Rosenstraße

Der Plan nahm keinerlei Rücksicht auf die Verwertbarkeit der durch die Regulierung entstandenen Parzellen. Ganz krass kommt dies bei den Eckhäusern (Marienplatz 22) oder bei ohnehin kleinen Grundstücken (Rosenstr. 9) zum Ausdruck. Damit war wiederum der Magistrat aufgerufen. Da sich die Grundbesitzer niemals zu derartig großen Grundabtretungen bereit gefunden hätten, blieb nur der Weg des Ankaufs der Gebäude durch die Stadtgemeinde, wenn die Planungen auch realisiert werden sollten. Dies erschien dem Magistrat angesichts der hohen Ablösekosten aber nicht sinnvoll (MGZ 1875, 45). Dieser Plan, der eher verdeutlicht, welche Maßnahmen zu einer durchgreifenden Verbesserung des Gebietes als notwendig empfunden wurden, als dass er eine konkrete Bauausführung beabsichtigte, wurde von der LBK dennoch dem Ministerium zur Genehmigung vorgelegt. Am 12.5.1875 erging ein ablehnender Bescheid.<sup>96</sup> Zwar sei der Plan in technischer Beziehung nicht mehr zu beanstanden, doch könne er nicht genehmigt werden, da mangels finanzieller Beteiligung der Stadt seine Ausführung nicht in Aussicht stehe. Den betroffenen Hausbesitzern seien derart „*namhafte Beschränkungen und Vermögensnachteile*“ nicht zuzumuten. Damit scheiterte der Plan, der zumindest ansatzweise größere strukturelle Einheiten im Straßengefüge zu verbessern suchte, an den finanziellen und rechtlichen Möglichkeiten, die zu seiner Durchführung notwendig gewesen wären.

Die Regulierungsmaßnahmen wurden daher in der Folgezeit wieder als Einzelprojekte instruiert und begutachtet.

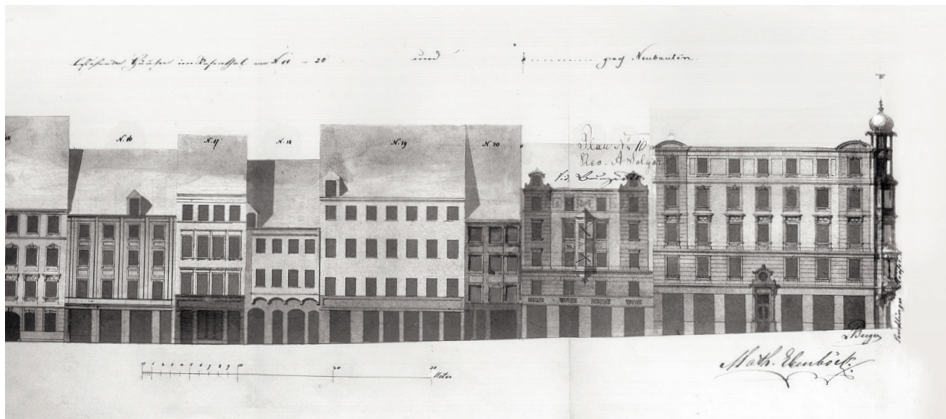
1876/77 wurde anlässlich des Baugesuches von Mathias Ebenböck, Sendlinger Str. 2 und 3, das Rosental auf seiner Südseite verbreitert und die konvexe Bauflucht begradigt.<sup>97</sup> Da der Neubau als Eckgebäude eine im Stadtbild wichtige Stelle einnahm, wurde die Fassadengestaltung einem eigenen Genehmigungsverfahren unterstellt. Der architektonische Entwurf (Abb. 5), der den Neubau im Anschluss an die Gebäude des Rosentales darstellt, fand im Februar 1877 die Zustimmung der LBK.<sup>98</sup> Das Eckgebäude überragt die Anschlussbauten um ein Stockwerk, das Eck selbst ist abgeschrägt und mit einem mehrgeschossigen, überkuppelten Erker versehen. Diese Ecklösung ist typisch für den historistischen Städtebau und kann in München auch in vielen Straßen der Neubaugebiete wieder gefunden werden.

96 M.-E. Nr. 4054 vom 12.5.1875; Baureferat-LBK, Generalakt Rosenstraße.

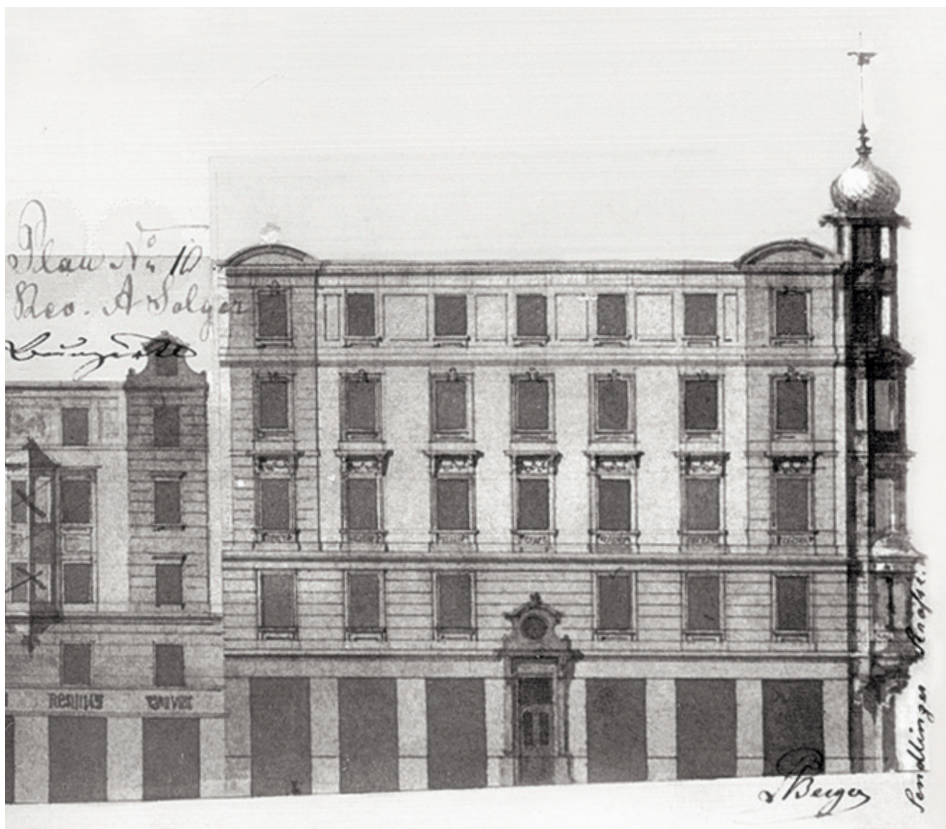
97 M.-E. vom 2.2.1877; Baureferat-LBK, Generalakt Rosental.

98 Schreiben der LBK vom 21.2.1877; Baureferat-LBK, Generalakt Rosenstraße.





5 Fassadenentwurf im Baugesuch von Mathias Ebenböck vom 8.6.1876; Baureferat-LBK, Generalakt Rosental



Detail aus Abbildung 5

## IV. Platzerweiterungen

### 1. Der Marienplatz und die in ihn einmündenden Straßen

Eine Erweiterung des Marienplatzes in dem Sinn, dass seine Grundrissdisposition wesentlich verändert worden wäre, fand im Zeitraum von 1871–1914 nicht statt. Veränderungen ergaben sich lediglich dort, wo die zum Teil engen Straßen in den Platz einmündeten und eine Erweiterung aus Verkehrsrücksichten notwendig erschien.

Die erste dieser Erweiterungen fand am **Alten Rathaus** statt. Für den Wagenverkehr vom Marienplatz zum Tal stand nur eine Durchfahrt durch den Alten Rathauturm zur Verfügung, die den Verkehr nur jeweils in eine Richtung ermöglichte (Abb. bei BAUER/GRAF 1985, 102). Um diesem Mißstand abzuhelpfen, wurde in der Magistratssitzung vom 6.2.1877 beschlossen, unter dem Alten Rathaussaal eine zweite Fahrstraße von 3,5 Meter Breite sowie eine zweite Fußgängerpassage anzulegen (MGZ 1877, 116). Das Kollegium der Gemeindebevollmächtigten schloss sich diesem Beschluss an, nachdem es zuvor ernsthaft erwogen hatte, den Alten Rathauturm abzurechen, um das Verkehrsproblem an diesem Engpass endgültig zu beseitigen (MGZ 1877, 171). Die Bauarbeiten wurden 1877 nach den Plänen von Baurat Zenetti ausgeführt.<sup>99</sup> In Verlängerung der nördlichen Fußgängerpassage wurden im gleichen Jahr bei dem Gebäude Tal Nr. 1 Arkaden eingezogen (MGZ 1877, 1016; Abb. bei BAUER 1982b, 14).

Die **Dienerstraße** war auf ihrer Westseite durch den Rathausneubau Hauberrissers in den Jahren 1867–1874 verbreitert und reguliert worden,<sup>100</sup> auf die gleiche Weise wurde die Verbreiterung der **Weinstraße** durch den Erweiterungsbau des Rathauses 1899–1908 ermöglicht.<sup>101</sup> Auch an der Landschaftstraße brachte das Neue Rathaus eine größere Straßenbreite und eine geradlinige Bauflucht.<sup>102</sup>

Am Süd-West-Eck des Marienplatzes wurde die Einfahrt in die **Rosenstraße** durch das Haus Marienplatz Nr. 29 behindert (Abb. bei BAUER 1982b, 10). Dessen Beseitigung bzw. Kupierung war schon in dem Plan der LBK vom 4.12.1874 gefordert worden (Abb. 4). Im Jahr 1888 erklärte sich der Besitzer von Rosenstr. 1 und Marienplatz 29, Carl Thomass,

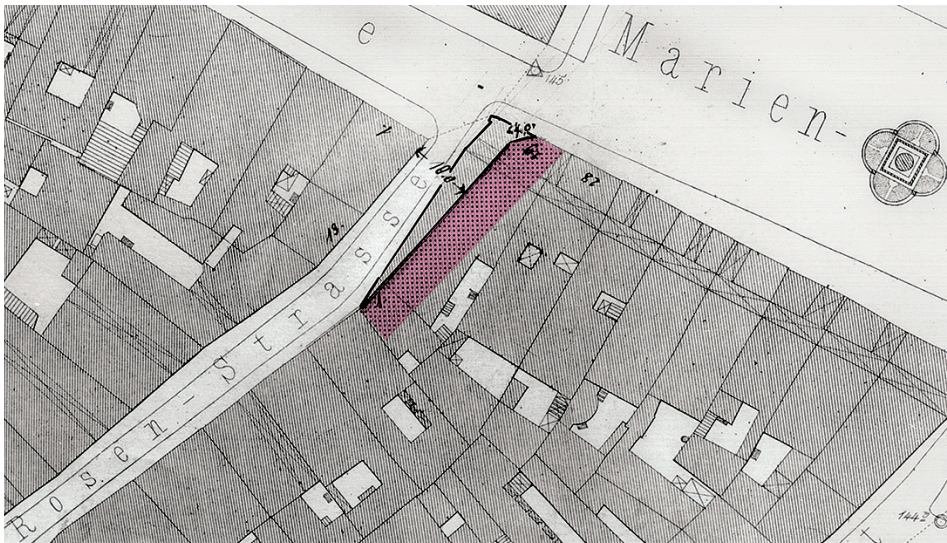
99 Die Idee zu der Unterführung geht aber mindestens auf Zenettis Planungen zur Baulinienregulierung auf der Westseite des Viktualienmarktes 1873 zurück.

100 Den baulichen Zustand vor der Errichtung des Rathauses dokumentieren die Abb. bei Erdmannsdorfer 1972, T. 26b und T. 42.

101 Die Verbreiterung von 7,5 Meter auf zunächst 12,25 Meter, dann auf 15,5 Meter war aber bereits im Jahr 1885 angestrebt und im Jahr 1890 genehmigt worden. Vgl. den Plan des Stadtbauamts (Zenetti) vom 26.4.1889, genehmigt durch M.-E. vom 14.5.1890; Baureferat-LBK, Generalakt Weinstraße.

102 Vgl. den Plan der LBK (Voit) vom November 1887, genehmigt durch M.-E. vom 31.3.1888; Baureferat-LBK, Generalakt Landschaftstraße.

bereit, für seinen Neubau an dieser Stelle die vom Magistrat gewünschte Verbreiterung auf 10 Meter zu realisieren. Allerdings musste sich der Magistrat dieses Einverständnis mit der Entschädigungssumme von 150.000 Mark und der Genehmigung zur Verbauung der so genannten „Finsteren Bögen“, einer Art Passage im Erdgeschoß der Anwesen auf der Südseite des Marienplatzes, erkaufen.<sup>103</sup> Am 3.5.1888 wurde der Baulinienplan genehmigt (Abb. 6) und der Neubau begonnen (Abb. bei BAUER 1982a, 43). Die Verbreiterung auf 10 Meter wurde allerdings schon nach wenigen Jahren als zu kurzfristig beurteilt. Dem großen Verkehr an dieser Stelle konnte sie nicht in effektiver Weise Rechnung tragen (MGZ 1897, 1232).



6 Plan Nr. 2848 zur M.-E. vom 3.5.1888; Baureferat-LBK, Generalakt Rosenstraße

Am meisten Schwierigkeiten bereitete dem Magistrat die Verbreiterung des so genannten **Schleckergaßl**, des kurzen Verbindungsstückes vom Marienplatz zur Peterskirche (Abb. bei BAUER 1982b, 9). Seit dem Plan vom 4.12.1874 galt diese Erweiterung als eine der notwendigsten und dringendsten Aufgaben. Am 16.2.1889 fasste der Magistrat den Beschluss, die Verbreiterung auf 12 Meter auf Kosten beider Häuser (Marienplatz 21 und 22) durchzuführen. Das hatte allerdings die Folge, dass auch die kleinen Anwesen auf der Westseite des Rindermarktes (Nr. 19–23) einen großen Teil ihres Grundes abzutreten gehabt hätten.<sup>104</sup> Am 5.11.1890 wurde die Baulinie genehmigt, allerdings unter dem Vor-

103 Schreiben vom 9.4.1888; Baureferat-LBK, Generalakt Rosenstraße und MGZ 1888, 492.

104 Vgl. den Plan des Stadtbauamtes (Zenetti) vom 14.2.1889; Baureferat-LBK, Generalakt Rindermarkt.

behalt des Übereinkommens zwischen dem Magistrat und den beteiligten Anwesensbesitzern.<sup>105</sup> Dieses Übereinkommen kam nicht zustande, die Verhandlungen zogen sich noch über Jahre hinweg hin.

Eine Erweiterung durch ein **Zurücksetzen der Baulinie** wurde lediglich an einer Stelle des Marienplatzes vorgenommen und zwar an der Häuserzeile auf der Südseite zum Alten Rathausurm hin. Am 13.2.1889 wurde ein Umbauprojekt der Besitzer von Marienplatz Nr. 16 und 17 bekannt. Sie stellten den Antrag, die vorspringende Bauflucht an ihren Anwesen durch den Abriss der Arkaden zu beseitigen und einen nahtlosen Übergang zum so genannten Kleinen Rathaus herzustellen (Abb. bei BAUER 1982b, 11 und 12). Ein entsprechender Baulinienplan wurde von der LBK am 5.9.1889 vorgelegt und am 11.11.1889 ministeriell genehmigt.<sup>106</sup> Die Ausführung ergab sich durch die ohnehin geplanten Neu- und Umbauten an dieser Stelle. Den Anfang machte Haus Nr. 16. Es war 1890 von der Stadtgemeinde erworben und abgebrochen worden. In dem Neubau, der nach Plänen von Karl Hocheder erfolgte, wurde im Obergeschoß das Stadtarchiv eingerichtet (DESTOUCHES 1890, 440), das sich seit 1874 in den Räumen des benachbarten Kleinen Rathauses befand. Dessen Fassade wurde 1892 von Hans Grässel umgestaltet (FEKETE 1981, 166–169). Der Neubau des so genannten Onuphrius-Hauses, Marienplatz 17, durch Gabriel von Seidl (SBZ 1900, 89) beendete 1891/92 die Baulinienregulierung an dieser verkehrswichtigen Stelle, deren Bedeutung noch einmal durch die Diskussion in den Gemeindegremien erhellt wird, anstelle des Kleinen Rathauses eine Verbindungsstraße zum Petersberg anzulegen (MGZ 1890, 870–871 und 995). Eine planmäßige Instruktion hat dieser Vorschlag freilich nicht erfahren.

Die Neu- bzw. Umbauten in der Nähe des Alten Rathauses sind darüber hinaus noch signifikant für eine Diskussion, die der Magistrat seit Ende der 1880er Jahre mit den Anwesensbesitzern am Marienplatz führte. Das Haus Marienplatz 16 war nämlich nicht zuletzt deshalb von der Stadt angekauft worden, weil der Bauplan seiner Vorbesitzer die Verbauung der Arkaden im Erdgeschoß vorgesehen hatte (MGZ 1889, 596). Wie schon in den Jahren zuvor war der Magistrat bemüht, den Arkadengang an den Häusern, an denen er noch vorhanden war, zu erhalten.<sup>107</sup> Die Bauten des Kleinen Rathauses und des Stadtarchivs waren deshalb nach ihrem Umbau wieder mit Arkaden versehen worden. Da sich die Mehrzahl der Hausbesitzer aber **für** die Verbauung aussprach, hatte der Magistrat nur geringe rechtliche Möglichkeiten, um dies zu verhindern. Er war deshalb bemüht, als Gegenleistung für den Verzicht auf das Wegerecht-Servitut, das er auf die Bogengänge

105 M.-E. Nr. 35664 vom 5.11.1890; Baureferat-LBK, Generalakt Rindermarkt.

106 M.-E. Nr. 35890 vom 11.11.1889; Baureferat-LBK, Generalakt Marienplatz.

107 Auf der Nordseite des Marienplatzes waren die Arkaden bereits zu Beginn der 1870er Jahre verbaut worden. Den Zustand vor der Verbauung zeigt die Abb. bei BAUER 1982b, 2.



besaß, auf die Gestaltung der Fassaden Einfluss zu nehmen. Bürgermeister Borscht regte dazu die Ausarbeitung eines „Gesamt-Projektes“ für die Südseite des Marienplatzes an, das für die Bauherren einigermaßen verbindlich sein sollte (MGZ 1888, 492). In der Magistratssitzung vom 25.9.1888 wurden daraufhin Gutachten bekannt gemacht, die von den Architekten Hauberrisser, Thiersch und Seidl angefertigt worden waren.<sup>108</sup> Die Vorschläge der Künstler beschränkten sich aber lediglich darauf, *„gewisse Stilarten, die sich absolut nicht mit dem ganzen Charakter des Marienplatzes vertragen würden, auszuschließen und auch eine gerade der modernen Architektur sehr eigene Bauweise auszuschließen, nämlich diese geradlinigen Stürze über den Ladenfenstern, welche wesentlich durch die Benützung des Eisens als Bau- und Stützmaterial herbeigeführt sind; es müsse vor allem daran festgehalten werden, daß wo jetzt Rundbögen den Abschluß gegen die Straße bilden, auch in Zukunft an dieser Bogenform festgehalten wird“* (MGZ 1888, 1125).

Eine Art Präzedenzfall hatte der Magistrat aber bereits mit der Genehmigung für das Thomass-Haus, Marienplatz 29, geschaffen. Dort war die Beseitigung der Bögen unter der Voraussetzung gebilligt worden, dass sein Bauherr den nötigen Grund zur Straßenverbreiterung abtrat.

So gering diese Veränderungen auch erscheinen mögen, so eminente Auswirkungen hatten sie doch für das Erscheinungsbild des Marienplatzes. Die breiter einmündenden Straßen störten in stadtbaukünstlerischer Hinsicht die Geschlossenheit der Platzwirkung. In verkehrstechnischer Hinsicht bewirkten sie ein höheres Verkehrsaufkommen, was die These unterstreicht, dass mit der Ausbildung der Altstadt zur „City“ auch die Platzanlagen eine zusätzliche Funktion erhielten. Neben ihrer Funktion als urbane Zentren trat die Bedeutung als Verkehrsknotenpunkt, die mit der Anpassung der Plätze an den gestiegenen Verkehr anschaulich gemacht wird.

## 2. Der Frauenplatz

Dem Frauenplatz kam von jeher eine geringe verkehrsmäßige Bedeutung zu. Verkehrstechnisch lag er abseits der großen Hauptstraßen Neuhauser-/Kaufingerstraße und Wein-/Theatinerstraße. Er wurde nur durch schmale Gassen an der Ost- und Südseite erschlossen. Allein die Augustinerstraße bot potentiell die Möglichkeit, die Funktion einer Diagonalstraße zu übernehmen, indem sie den Verkehr über die Nordwest-Ecke des Frauenplatzes hinweg zur Schächlerstraße hätte vermitteln können. Im Jahr 1873 wurde ihre Verbreiterung ins Auge gefasst. Der Neubau der Münchener Industriebank auf dem Anwesen Frauenplatz 2 wurde nach einer Baulinie errichtet, welche die Augustinerstraße

<sup>108</sup> MGZ 1888, 1125. Diese Gutachten oder evtl. Skizzen waren nicht in den von mir bearbeiteten Akten enthalten.



um das 2,5 fache verbreiterte (Abb. bei BAUER 1982a, 100).<sup>109</sup> Die weitere Ausführung des Planes stagnierte jedoch, da bis in die 1890er Jahre hinein kein Baugesuch für die Ostseite der Augustinerstraße in Vorlage kam.

Neben der Aufwertung des Platzes für den Verkehr muss bei den Straßenerweiterungsmaßnahmen am Frauenplatz noch ein weiteres Motiv in Rechnung gestellt werden, nämlich der Gedanke der „Domfreiheit“, der seit dem Ende des 18. Jahrhunderts immer wieder auftauchte.<sup>110</sup> Mit der Freilegung des Domes war bereits 1866 begonnen worden, als der so genannte Dechant-Hof (Abb. bei BAUER 1982a, 102) abgerissen wurde, der den Blick auf die Fassade der Frauenkirche verstellte hatte (MEYER 1865, 1–8).

Im Jahr 1888 wurde eine noch spektakulärere Maßnahme durchgesetzt, mit der eine Blickschneise von der Kaufingerstraße zum Frauenplatz geschlagen wurde. Die Besitzerin der Anwesen Kaufingerstr. 24 und Frauenplatz 3, Magdalena Wimmer, hatte am 6.4.1887 Pläne für einen Neubau an dieser Stelle eingereicht. Die neue Baulinie, welche die Liebfrauenstraße auf 5,25 Meter verbreitern sollte, war vom Innenministerium bereits genehmigt worden,<sup>111</sup> als nach dem Abbruch der beiden Häuser Stimmen in der Bevölkerung laut wurden, die den freigewordenen Blick auf den Dom für immer erhalten wissen wollten: *„Es ist gewissermaßen für München ein neu gewonnener Platz, da die vollständige Umbauung des Domes ihn von keiner Seite in seiner ganzen Schönheit und Großartigkeit erkennen läßt. In der ganzen Bürgerschaft ist der dringende Wunsch laut geworden, durch Erweiterung der Liebfrauenstraße diese Schönheit zu erhalten“*.<sup>112</sup>

Ein eigens gegründetes Komitee unter der Leitung von Georg Hirth, dem Herausgeber der Münchener Neuesten Nachrichten, bemühte sich um die Vermittlung von Zuschüssen zur Abfindung der Besitzerin, die nicht zuletzt durch einen Beitrag des Prinzregenten zustande kam.<sup>113</sup> Am 14.8.1888 konnte der Magistrat mitteilen, dass eine Einigung erzielt worden sei und die Verbreiterung der Liebfrauenstraße auf 17 Meter (!) in Aussicht stünde.<sup>114</sup> Ein entsprechender Plan wurde am 4.10.1888 ministeriell genehmigt, so dass noch im Spätjahr 1888 mit dem Neubau begonnen werden konnte.

109 Vgl. den Plan zur M.-E. Nr. 11882 vom 21.9.1873; Baureferat-LBK, Generalakt Augustinerstraße.

110 Frühe Belege für die Forderung einer Domfreiheit bieten Joh. Paul Stimmelmair und Lorenz von Westenrieder. Vgl. MAYER 1888, 355–362 und WESTENRIEDER 1782, 15–16. Auch in dem kgl. Reskript vom 25.8.1810 werden von der Baukommission Vorschläge zur Freistellung der Frauenkirche verlangt. Keiner der einlaufenden Generalpläne kam jedoch dieser Forderung nach (Vgl. GROBE 1969, 387, 393–398).

111 M.-E. Nr. 9020 vom 28.6.1887; Baureferat-LBK, Generalakt Liebfrauenstraße.

112 Schreiben des Magistrats vom 24.7.1888; StadtAM, Städt. Grundbesitz 451.

113 Zu der benötigten Summe von 350.000 Mark steuerten die Stadt und der Besitzer des benachbarten „Dom-hotels“ mit jeweils 100.000 Mark einen Großteil bei. Der Anteil des Prinzregenten betrug 10.000 Mark. StadtAM, Städt. Grundbesitz 451.

114 MNN Nr. 372 vom 15.8.1888.

### 3. Der Viktualienmarkt und der Petersberg

Die Fläche des Viktualienmarktes war nach den Gebäudeabbrüchen südwestlich der Heiliggeistkirche im Jahr 1807 durch weitere Demolierungen sukzessive erweitert worden. Vor allem der Abbruch des so genannten Correctionshauses (1820–26, 1845), des Spitalgebäudes (1820–26, 1828/29), des Seefeldbogens (1826) und des Einlaßtores (1842/43) hatten den Platz für die großzügige Anlage des Marktes geschaffen. Die letzte größere Erweiterung geschah um das Jahr 1870, als die Häusergruppe am Roßschwemmbach (Abb. bei BAUER 1982b, 25) und der Rest des ehemaligen Correctionshauses dem Abbruch zum Opfer fielen (GROBE 1969, 574–575).

Nun stellte sich die Aufgabe, an den Rändern des Platzes durch die Festsetzung von Baulinien eine geordnete Bebauung zu ermöglichen. Den Anfang machte das 1867–69 errichtete Schulhaus am Rosental von Baurat Zenetti (REBER 1876, 211), dessen Fassade – obwohl ein Eckhaus – zum Viktualienmarkt hin ausgerichtet war. Für das anschließende Anwesen von Max Kustermann wurden im Jahr 1873 Neubaupläne bekannt, die eine Passage vom Viktualienmarkt zum Rindermarkt vorsahen.<sup>115</sup> Derartige Passagen ersetzten zumindest dem Fußgängerverkehr die fehlende Verbindungsstraße vom Rindermarkt zum Rosental (REBER 1876, 16). Der Baulinienplan von Zenetti, den er anlässlich des Kustermann'schen Baugesuches fertigte, zeigt darüber hinaus noch weitere Vorschläge für die West- und Nordseite des Marktplatzes (Abb. 7), die als impulsgebendes Moment für die folgenden Umbautätigkeiten angesehen werden können. Neben der Verlängerung der Reichenbachstraße zum Viktualienmarkt ist die Neugestaltung der Petersbergterrasse nach dem Abbruch der Häuserzeile Petersplatz Nr. 5–7 eingetragen, die erst in den 80er Jahren ausgeführt werden sollte. Aber auch die Durchfahrt durch das Alte Rathaus und die Verlängerung der Heiliggeistkirche nach Westen nach dem Abbruch der bis dahin angebauten Fleischhalle (ehemaliges Spitalgebäude) sind in Zenettis Plan bereits initiiert. Der Plan wurde aber zunächst nur für die an das Rosentalschulhaus nördlich anschließenden Grundstücke zur Genehmigung vorgelegt und am 27.10.1874 positiv beschieden.<sup>116</sup> Der Kustermann'sche Neubau verzögerte sich infolge der Überwölbungsarbeiten am Roßschwemmbach und auftauchender Arrondierungsschwierigkeiten dennoch bis 1878.<sup>117</sup>

Die ersten Planungen und Verhandlungen zur Umgestaltung des Petersberges waren schon 1839 geführt worden. Seit dieser Zeit war man sich der hervorragenden städtebaulichen Lösung bewusst, die ein Abbruch des Gebäuderiegels zwischen dem Chor der Peterskirche und dem Viktualienmarkt mit sich gebracht hätte. Als optische Verbindung

115 Schreiben vom 30.11.1873; StadtAM, LBK 135.

116 M.-E. Nr. 11603 vom 27.10.1874; Baureferat-LBK, Generalakt Viktualienmarkt.

117 Sein Architekt war Albert Schmidt. Vgl. DENKMÄLER 1985, 299. Abb. bei BAUER 1982a, 98.



7 Plan Nr. 5595 des Stadtbauamtes (Zenetti) vom Dezember 1873; Baureferat-LBK, Generalakt Viktualienmarkt

zwischen diesen beiden bürgerlichen Zentren hatte Baurat Muffat die Anlage einer Terrasse vorgeschlagen, die aber im Jahr 1840 aus finanziellen Gründen vom Magistrat abgelehnt wurde. Die Planungen belegen, wie stark der Gedanke einer – wenn auch nur partiellen – Freilegung von monumentalen Kirchenbauten in München wirkte, dem von vorne herein andere Gebäude geopfert wurden – im Falle der Peterskirche die benachbarte Wieskirche, die in baulichem Zusammenhang mit den Häusern Petersplatz 5–7 stand (FEKETE 1981, 159–162).

Nachdem 1870 die Untere Fleischbank abgerissen worden war (Abb. bei BAUER 1982b, 32), setzten die Planungen für den Petersberg mit dem bereits erwähnten Plan von Zenetti wieder ein (Abb. 7). Im Gegensatz zu Muffat sah er aber keine architektonisch ausgebildete Terrasse vor, sondern die Anlage eines mit Bäumen bepflanzten Grünstreifens, der den Niveauunterschied an dieser Stelle überbrücken sollte.

Die endgültige Projektierung der Terrassenanlage wurde im Jahr 1879 begonnen. Bauamtmann Eggers lieferte die Pläne, die nach dreimaliger Umarbeitung vom Magistrat und der LBK genehmigt wurden (FEKETE 1981, 161–164; MGZ 1880, 1069). Unter der Terrasse sollten Fleischerläden eingerichtet werden als Ersatz für das abgebrochene Schlachthaus an der gleichen Stelle. Die Häuserzeile am Petersberg wurde im Jahr 1880 abgebrochen

(Abb. bei BAUER 1982b, 37–39) und bis 1881 durch die Terrassenanlage ersetzt (Abb. bei BAUER/GRAF 1985, 164). Zusammen mit dem Terrassenneubau des benachbarten Café Neumayer im Jahr 1881 ermöglichte sie die Erweiterung der Verbindungsstraße vom Petersplatz zum Viktualienmarkt.

Ebenfalls 1881 wurde die Demolierung des ehemaligen Spitalgebäudes diskutiert, das bis zu seinem Abriss im Jahr 1885 als Fleischbank diente (Abb. bei BAUER 1982b, 33) und an der Westseite der Heiliggeistkirche angebaut war. Sein Abriss ermöglichte die Verlängerung des Kirchenschiffes von Heilig Geist um drei Joche und die Ausbildung der Westfassade nach Entwürfen von Friedrich Löwel (LIEB 1971, 304).

Weit weniger Aufmerksamkeit als die stadtzugewandte Westseite erfuhr die Ostseite des Viktualienmarktes. Sie zeigt – im Wesentlichen bis heute – das Bild einer aufgesplitterten Bebauung ohne Anspruch auf architektonische Rahmenwirkung. Während die Westseite eine geschlossene Wand darstellt, welche die Platzwirkung im monumentalen Sinn zu steigern vermag (Abb. bei BAUER 1982b, 23), löst sich auf der gegenüberliegenden Seite die Spannung, da die Gebäude nicht in architektonischem Bezug zueinander stehen (Abb. bei BAUER 1982a, 96). Diese Dissonanz sollte aber erst im zweiten Zeitabschnitt des Stadtumbaus zu beseitigen versucht werden, wie die Betrachtung der Vorschläge zum Bau einer Markthalle zwischen der Frauen- und Westenriederstraße bzw. an der Südwest-Ecke des Platzes zeigen wird.

#### 4. Das Platzl

Ebenfalls auf eine Privatinitiative geht die Verbreiterung der Seeriedergasse (ab 1874: Orlandostraße) zurück, die das Platzl von Süden her erschloss. Ihr kam verkehrstechnisch eine vergleichsweise geringe Bedeutung zu. Sie hatte den Verkehr aufzunehmen, der sich vom Tal zur Maximilianstraße bewegte. Diese Funktion konnte sie wegen ihrer geringen Breite und wegen der ebenso schmalen Anschlussstrassen nur ungenügend erfüllen.

Im Juli 1870 wandten sich die Anlieger am Platzl und an der Hofbräuhausstraße an die Gemeindegemeinschaften mit der Bitte, das Kaufangebot von Wilhelm Weber wahrzunehmen und dessen Anwesen Ledererstr. 18 und Hofbräuhausstr. 1 zum Zwecke der Verbreiterung der Seeriedergasse anzukaufen.<sup>118</sup> In ihrer Eingabe machten sie neben den Verkehrs- und Verschönerungsgesichtspunkten noch das Argument geltend, dass eine Verbreiterung aus sanitären Gründen geboten sei, denn die knapp 4 Meter breite Gasse habe bis dahin den Anschluss der Straße an das Kanalisationsnetz verhindert.

118 Schreiben vom 10.7.1870 an den Magistrat; StadtAM, Städt. Grundbesitz 513.



über das Stützchen

Altstadt.

M. 1:500



8 Plan Nr. 16063 im Schreiben des Magistrats vom 5.12.1878; Baureferat-LBK, Generalakt Platzl

Nach anfänglichem Zögern nahmen die Gemeindegremien das Angebot an und erwarben die beiden Häuser zum Preis von 32.000 Gulden.<sup>119</sup> Die Fläche der im Januar 1871 abgebrochenen Häuser wurde nach Genehmigung der Baulinie am 8.7.1871 als Bauplatz für vier neue Wohnhäuser bestimmt und wieder verkauft. Die Neubauten an der auf ca. 8 Meter verbreiterten Straße wurden 1872 errichtet.

Systematisch sollten danach auch die benachbarten Straßen verbreitert werden. Ein Plan der LBK, der am 26.8.1873 genehmigt wurde,<sup>120</sup> zeigt, dass für die Münzstraße und die Hofbräuhausstraße eine Breite von 35 Fuß (= 10,21 Meter) angestrebt wurde.

Für das Platzl selbst wurden am 11.3.1878 neue Baulinien festgesetzt, die maßgebliche Erweiterungen vorsahen (Abb. 8). Der Plan entsprach den Regulierungsvorstellungen, die

119 Schreiben des Magistrats vom 27.9.1870; StadtAM, Städt. Grundbesitz 513.

120 M.-E. Nr. 10930 vom 26.8.1873; Baureferat-LBK, Generalakt Münzstraße.

schon am Altheimer Eck und in der Rosenstraße Anwendung fanden. Die vorspringenden Häuserfluchten bei Platzl Nr. 1–3 und bei Pfisterstr. 4–5 / Platzl Nr. 4–5 sollten durch ein Zurücksetzen der Baulinie begradigt werden und zugleich eine Erweiterung des Platzraumes zulassen. Die Ausführung des Planes verzögerte sich aber infolge der Proteste der Anlieger bis in die 90er Jahre.

Durch den Neubau des Hauses Falkenturmstr. 5 (heute Nr. 14) konnte die Verbindungsstraße zum ehemaligen Kosttor auf der Westseite verbreitert werden. Ein entsprechender Baulinienplan wurde 1882 genehmigt,<sup>121</sup> später aber wieder abgeändert, weil die Breite von durchgehend 7,5 Meter zu gering erschien. Dieser Umstand führte zu der unregelmäßigen Bauflucht, die sich bis heute erhalten hat und ein Beispiel dafür darstellt, dass unter Umständen gerade solche Effekte geschaffen wurden, deren Beseitigung man durch die „Regulierungen“ erwirken wollte.

## V. Die Anlage neuer Straßen

### 1. Die Neuturmstraße

Noch bevor im Jahr 1872 der so genannte Neuturm und das Kosttor abgebrochen wurden, waren im Stadtbauamt Überlegungen in Gang gekommen, wie das Gebiet um das Platzl in eine günstige Verkehrsbeziehung zur Maximilianstraße gebracht werden könne. Die naheliegendste Lösung war zugleich die am schwierigsten zu realisierende, denn die Verbreiterung der auf das Platzl zuführenden und von ihm wegführenden Straßen ließ einen enormen Aufwand an Zeit und Geld erwarten, ohne eine effektive Lösung zu versprechen. Die Orlandostraße besaß keine geradlinige Verlängerung nach Süden, so dass für den Verkehr zum Tal nur die Hochbrückenstraße zur Verfügung stand, die aber besser von der Herrenstraße aus zu erreichen war. Ein Plan des Stadtbauamtes belegt,<sup>122</sup> dass dennoch der Verkehr von der Maximilianstraße zum Platzl geleitet werden sollte. Der zwei Jahre später erfolgte Abbruch der Tor- und Turmbauten war bereits in den Planungen einkalkuliert: anstelle des Neuturmes sollte ein die Verbindungsstraße rahmender Baublock entstehen.

Nach dem Abbruch des Neuturmes im März 1872 und des Kosttores im Juni 1872 (Abb. bei ZETTLER 1918, Abb. 185 und bei BAUER 1982b, 120),<sup>123</sup> bot sich aber die Gelegenheit, eine

121 M.-E. Nr. 996 vom 29.1.1882; Baureferat-LBK, Generalakt Platzl.

122 Plan des Stadtbauamtes (Zenetti) vom Februar 1870; StadtAM, Städt. Grundbesitz 439.

123 Vgl. Schreiben des Stadtbauamtes vom 2.9.1871 und vom 1.5.1872; StadtAM, Städt. Grundbesitz 439. Vgl. auch DESTOUCHES 1872.

neue Straße von der Maximilianstraße zur Hochbrückenstraße anzulegen. Am 2.3.1874 machte das Königliche Hofbräuamt der LBK eine Mitteilung, dass der am Malzmühlbach gelegene Trakt des Hofbräuhauses zwischen der Einschütte und dem ehemaligen Kosttor entbehrlich geworden sei und zum Verkauf anstehe. Daraufhin entwarf Baurat Eichheim einen Plan, der über der Fläche der abzureißenden Stadtmauer und über dem davor befindlichen Stadtgrabenbach eine mit der Herrenstraße parallel laufende Straße mit 8,75 Metern Breite vorsah (Abb. 9). Der Alternativentwurf des Kgl. Landbauamtes wich davon zwar nur geringfügig ab,<sup>124</sup> hatte aber das Ziel, die Bauplätze an der Westseite der neuen Straße und damit den Wiederverkaufswert für den Staat zu vergrößern. Am 17.3.1875 wurde diese Baulinie ministeriell genehmigt,<sup>125</sup> obwohl beide Gemeindegremien den LBK-Plan bevorzugt hatten, um auch das Staatsärar zu einem Beitrag zur Straßengrundabtretung heranzuziehen.

Dies führte zu Irritationen zwischen den Stadt- und den Staatsbehörden. Der Magistrat sprach sich gegen das Baugesuch der Herren Stützel und Roth aus, die das Gelände inzwischen gekauft hatten, und weigerte sich, die Überwölbung der Bäche zu gestatten. Nachdem das Staatsministerium am 16.12.1876 den Einspruch des Magistrats gegen die Neubaupläne abgewiesen hatte (MGZ 1876, 531) und sämtliche Beteiligten mit den Grundabtretungen einverstanden waren, wurde nach einer kleinen Änderung die neue Baulinie zum zweiten Mal genehmigt.<sup>126</sup>

Die Bebauung an der neuen Straße setzte ab 1878 ein. Noch heute kann man angesichts des so genannten Antik-Hauses ermessen, mit welchem Anspruch die Neubauten in ihrer Umgebung auftraten. Der Baublock zwischen Neuturm- und Herrenstraße wurde im Jahr 1879 fertig gestellt. Dadurch ergab sich an der Stelle des ehemaligen Kosttores ein dreieckiger Platz (GROBE 1969, 609), welcher den Verkehr der drei einmündenden Straßen sammeln und zur Maximilianstraße weiterleiten konnte.

Mit der Anlage der Neuturmstraße fiel die an dieser Stelle noch über eine Länge von ca. 150 Meter erhaltene mittelalterliche Stadtmauer. Die Straße kam dem dringenden Bedürfnis nach einer Nord-Süd-Verbindung im Graggenuer Viertel östlich des Pfisterbaches entgegen und war verkehrstechnisch trotz ihrer relativ geringen Breite von knapp 9 Metern sicherlich eine effektive Lösung. So richteten sich die Proteste auch nicht gegen die Straße selbst, sondern gegen die Art und Weise, wie die Straße als „Staatsprojekt“ gegen die Vorstellungen der Stadtvertretung durchgesetzt worden war.<sup>127</sup>

124 Plan des Landbauamtes zum Schreiben des Kgl. Hofbräuamtes vom 4. 7. 1874; Baureferat-LBK, Generalakt Neuturmstraße.

125 M.-E. Nr. 2529 vom 17.3.1875; Baureferat-LBK, Generalakt Neuturmstraße.

126 M.-E. Nr. 12601 vom 9.11.1877; Baureferat-LBK, Generalakt Neuturmstraße.

127 So z.B. Magistratsrat Reichenberger in der Sitzung vom 31.7.1894 (MGZ 1894, 1273).









10 Plan von Nikolaus Burgherd vom Januar 1889; Baureferat-LBK, Generalakt Hochbrückenstraße

## 2. Die Hochbrückenstraße

Anders als die Neuturmstraße, die nach einer relativ homogenen Planungsphase auf dem Terrain des ehemaligen Zwingers ausgeführt wurde, stellt die Anlage der Hochbrückenstraße das Produkt einer jahrzehntelangen Entwicklung dar. Ihr Beginn kann in die frühen 1830er Jahre gesetzt werden, als nach den Anträgen des Magistrats ein kurzes Verbindungsstück von der Herrenstraße zur so genannten Einschütten hergestellt wurde. Ausschlaggebend für diese Anlage war der Wunsch des Magistrats, einen weiteren Zugang zur Altstadt zu schaffen, der die Verbindung zur St. Anna-Vorstadt erleichtern sollte (GROBE 1969, 602).

Die Planungen belegen nicht, ob eine Fortsetzung dieser Straße nach Süden zur Hochbrücke im Tal vorgesehen war.

Dieser Gedanke tauchte jedenfalls im Jahr 1870 auf, als eine Überwölbung des Einschütt-Baches zwischen den Anwesen Tal Nr. 14 und 16 genehmigt wurde,<sup>128</sup> um eine Straße in der Breite von 13,5 Metern durchführen zu können. Der Durchgang war bis dahin nur für Fußgänger möglich gewesen, die sich ihren Weg über mehrere Stege und Einschüttflächen suchen mussten. Die Überwölbungsarbeiten wurden von weiteren Abrissmaßnahmen begleitet. Kurz vor 1870 waren die Hochbrückmühle und das ehemalige Bruderschaftshaus (Abb. bei BAUER 1982b, 17) sowie die dahinter liegenden Gebäude Nr. 11 und 12 an der Einschütt abgebrochen worden.<sup>129</sup> 1872 folgte die eigentliche Hochbrücke im Tal, die durch die Überwölbung des Baches überflüssig geworden war (Abb. bei HOLLWECK 1972, 21). Die Westseite der neuen Straße zwischen Tal und Ledererstraße wurde 1886 im Alignement festgelegt,<sup>130</sup> für die Ostseite ist bis heute die Bauflucht des ehemals direkt am Bach gelegenen Hauses Nr. 4 bestimmend. Die Fortsetzung der Straße zur Hofbräuhaus- und Neuturmstraße war durch die Baugruppe der Häuser Hochbrückenstr. 7 und 9 in ihrer Fläche sehr beengt. Trotzdem lehnte der Magistrat den Vorschlag einer Privatinitiative ab, die beiden Anwesen anzukaufen und nach der Baulinienfestsetzung als neue Bauplätze wieder zu veräußern.<sup>131</sup> Dieser Vorschlag wurde 1889 noch einmal wiederholt (Abb. 10), aber erst nach dem Stadterweiterungswettbewerb 1892/93, als die Hochbrückenstraße als wichtiger Bestandteil einer Nord-Süd-Verbindung im Graggenauer Viertel begriffen wurde, näher instruiert und ausgeführt.

### 3. Die „Linie von Sedan“

Einen Sonderfall in der Geschichte des Stadtumbaus in München stellt das „Project zu einer Hauptverkehrsstraße in München, zu nennen ‚Linie von Sedan‘“ dar (Abb. 11). Es handelt sich um ein Einzelblatt aus der Sammlung Proebst im Stadtmuseum, das als Steingravur im Verlag Mey & Widmayer erschienen ist.<sup>132</sup> Der Verfasser des Planes benutzt als Vorlage den 1863 im gleichen Verlag erschienenen „Plan der kgl. Haupt- und Residenzstadt München“.<sup>133</sup> Das Blatt ist veröffentlicht bei ZETTLER 1918, Abb. 6.

Der unter dem Pseudonym „Urbis Phantasus“ agierende Verfasser des Projektes schlägt mehrere Straßendurchbrüche von eminenter Bedeutung vor, welche die Altstadt und besonders das Kreuzviertel völlig umstrukturiert hätten. Hauptanliegen und Anlass des Projektes ist die so genannte Linie von Sedan, eine geradlinig vom Bahnhof zum Max-Joseph-

128 M.-E. vom 8.6.1870; Baureferat-LBK, Generalakt Hochbrückenstraße.

129 Schreiben der LBK vom 18.5.1870; Baureferat-LBK, Generalakt Hochbrückenstraße.

130 M.-E. 9259 vom 14.7.1886; Baureferat-LBK, Generalakt Hochbrückenstraße.

131 Magistratsbeschluss vom 24.10.1884; StadtAM, Städt. Grundbesitz 386.

132 Stadtmuseum München, Graphische Sammlung, Slg. Proebst Nr. 63.

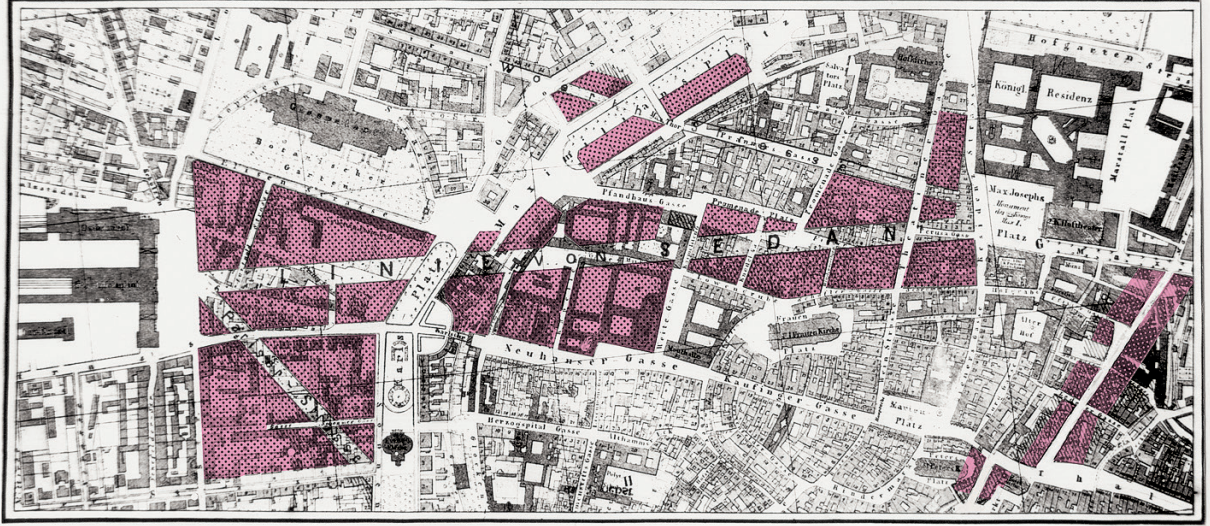
133 StadtAM, Plansammlung B104, B106 (Abb. bei GROBE 1969, 668).



# Project zu einer Hauptverkehrsstraße in München, zu nennen „Linie von Sedan“

(vom Bahnhof zur königl. Residenz)

nebst Verbindung der Karlsstraße mit dem Hoftheater (Wirthsstraße) und des Thales mit der Maximiliansstraße (Orléansstraße) (Orléansstraße)  
ausgeheckt von Urbis Phantastus



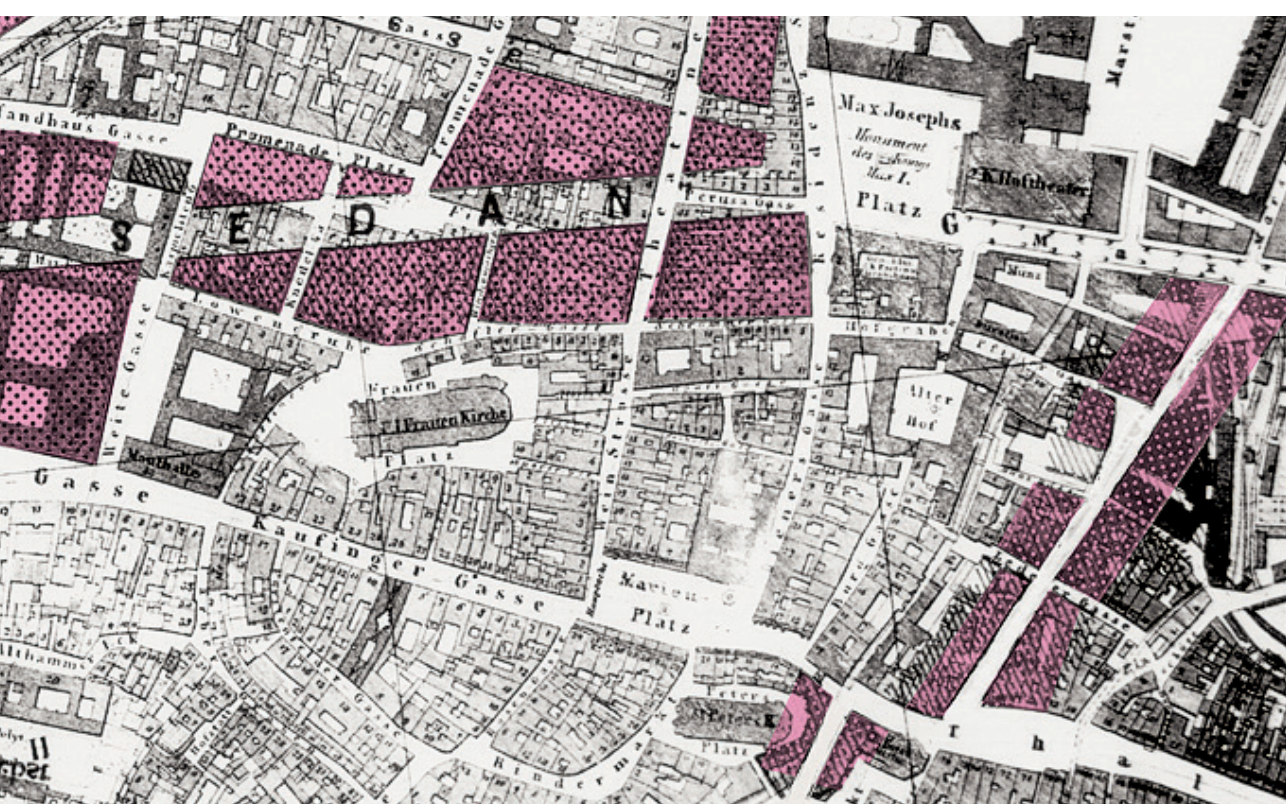
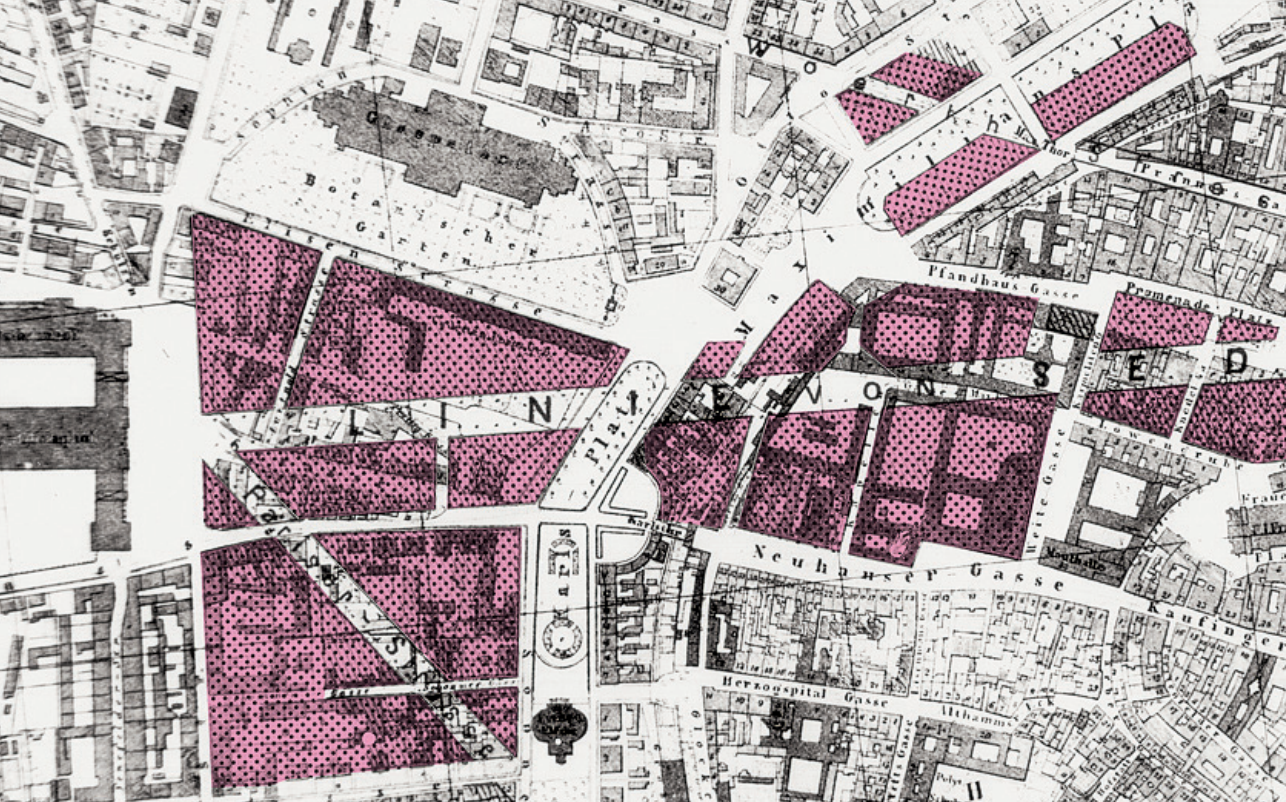
*Bemerkung. Die schwarze Schraffur ist das gegenwärtig Bestehende, rotte Schraffur ist Project. Die Punkte in der Linie von Sedan und in der Pariser-Strasse bedeuten Uebäume. Die Kosten der Straßen wurden größtentheils durch den Verkauf der gewonnenen und sehr im Werthe gestiegenen Bauplätze gedeckt.*

- 11 „Project zu einer Hauptverkehrsstraße in München, zu nennen ‚Linie von Sedan‘ vom Bahnhof zur königl. Residenz ausgeheckt von Urbis Phantastus“; Stadtmuseum München, Slg. Proebst Nr. 63

Platz führende Straße von enormer Breite, die als Allee zu denken ist. Dieser Straße wären die nördlich an das Karlstorrendell anschließenden Bauten, die Maxburg, der Promenadeplatz und die Bürgerhäuser zwischen Promenade- und Max-Joseph-Platz zum Opfer gefallen (s. Abb. S. 66). Ein zweiter „Strahl“, die so genannte Pariser Straße, nimmt seinen Anfang ebenfalls am Bahnhof und mündet in Höhe der früheren Matthäus-Kirche in die Sonnenstraße ein (s. Abb. S. 66).

Ein dritter Straßendurchbruch bezweckt die Verlängerung der Karlsstraße über die Prannerstraße zum Max-Joseph-Platz. Für den Maximiliansplatz ist dabei eine Bebauung mit zwei Baublöcken vorgesehen (s. Abb. S. 66). Die vierte neue Straße, die so genannte Orléansstraße, greift den Gedanken einer sicherlich notwendigen Verbindungsstraße zwischen dem Tal und der Maximilianstraße auf, die aber wiederum nur auf Kosten einer großen Anzahl von Gebäuden durchführbar gewesen wäre. Hier findet sich im Übrigen auch die einzige Irregularität des ansonsten so radikal denkenden Planverfassers, denn die Verlängerung der geplanten Orléansstraße führt nicht in **gerader** Linie zum Viktualienmarkt, sondern verläuft leicht versetzt an der Westfassade der Heiliggeistkirche vorbei (s. Abb. S. 66). Bei aller Planspielerei war es dem Verfasser offensichtlich ein Bedürfnis, diese Kirche (wie übrigens auch die Karmeliterkirche) zu erhalten – aus welchen Gründen auch immer.





Details aus Abbildung 11



Derart radikale Umgestaltungsvorschläge konnten bei den städtischen Behörden keine ernstzunehmende Behandlung finden, obwohl der Verfasser mit einer durchaus geläufigen Argumentation Hinweise zur Finanzierung des Projektes machte: die Kosten der Straßendurchbrüche sollten größtenteils durch den Verkauf der gewonnenen und sehr im Wert gestiegenen Bauplätze gedeckt werden.

In den Akten des Stadtbauamtes und der LBK findet sich aber kein Reflex des Planes. Ebenso unwahrscheinlich ist, dass der Plan in der Öffentlichkeit diskutiert wurde.<sup>134</sup>

Die „Linie von Sedan“ und die drei anderen Straßendurchbrüche stellen keine Maßnahmen dar, die in erster Linie zur Verkehrsverbesserung oder zur Wirtschaftsförderung gedacht waren. Sie verkörpern die Vorstellungen einer monarchischen Repräsentation, die in der Verknüpfung der beiden Zentren Residenz und Bahnhof gesehen wurde. Obwohl als reines Planspiel konzipiert, gibt das Projekt doch die Stimmung nach den Ereignissen von 1870/71 wieder, die sich hier auf stadtgestalterischer Ebene konkretisiert. Die Plangestaltung geschah nach dem Vorbild der Pariser Achsenschnitte unter Napoleon III. Diese Vermutung ist nicht ganz unbegründet. In den Jahren um 1870 wurde München durchaus im Vergleich mit Paris gesehen. Dies hätte am besten ein Plan belegt, der sich bis zum 2. Weltkrieg in der Bayerischen Staatsbibliothek erhalten hat.<sup>135</sup>

## VI. Kleinere Regulierungen

Ergänzend zu den Alignements, welche die Baugrenzen ganzer Straßen, bzw. größerer Teilstrecken von Straßen festlegten, sollen im Folgenden „kleinere“ Regulierungen an Einzelgebäuden vorgestellt werden, die das Bild der kommunalen Umbautätigkeit in der Altstadt vervollständigen.

Ebenso wie an der Nordseite des Marienplatzes wurde zu Beginn der 1870er Jahre die Beseitigung der Arkaden bei den Anwesen **Sendlinger Str. 84 und 85** veranlasst.<sup>136</sup> Die Baulinie der Neubauten wurde in die Flucht der südlich anschließenden Gebäude gerückt.

134 Die Durchsicht der Jahrgänge 1871 und 1872 der MNN und der MGZ ergaben keinen Hinweis darauf.

135 Unter der Signatur Mapp. IV, 148b befand sich dort eine „Vergleichende Übersicht von München und Paris“ von einem Verfasser namens W. Arendts aus dem Jahr 1870. Der Plan ist 1943 verbrannt.

136 M.-E. Nr. 6483 vom 13.5.1873; Baureferat-LBK, Generalakt Sendlinger Straße. Die Baupläne wurden von der LBK im November 1875 genehmigt.



Die **Maderbräugasse** wurde bei den Anwesen Nr. 2 und 3 im Jahr 1875 um drei Fuß (= 87,5 cm) verbreitert (MGZ 1875, 36). Für die Einmündung ins Tal stand eine ähnliche Erweiterung allerdings noch nicht in Aussicht (Abb. bei BAUER/GRAF 1985, 104).

Das Gebiet südlich der **Herzog-Maxburg** zwischen Kapellenstraße und Maximiliansplatz stand nach der Ankündigung des Hofes, die königliche Pagerie und die anhängenden Gebäude aufzulassen, zur städtebaulichen Verfügung.<sup>137</sup> Der Vorschlag von Lorenz Gedon, eine Badeanstalt zwischen der Maxburgstraße und einer neuen Verbindungsstraße vom Maximiliansplatz zur Kapellenstraße zu errichten (GROBE 1969, Abb. 213), scheiterte an den hohen Grundpreisen des Hofes. Die endgültige Baulinienfestsetzung wurde durch die Ministerialentschließung vom 8.11.1879 rechtskräftig (MGZ 1879, 1186). Dadurch wurde das Terrain in zwei Bauplätze geteilt, die im Jahr 1883 an die Israelitische Kulturgemeinde und an die Künstlergenossenschaft veräußert wurden. Auf ihnen entstanden die Synagoge (1884–1887) sowie das Künstlerhaus (1896–1900). Mit der gleichen Ministerialentschließung vom 8.11.1879 wurde die Erweiterung der Herzog-Max-Straße und der Kapellenstraße auf 12 Meter beschlossen. Ein Durchbruch von der Kapellenstraße entlang des Gebäudes der Staatsschulden Tilgungskasse zum Maximiliansplatz wurde allerdings nicht durchgeführt.

Anlässlich der Erweiterung des Börsenbazzars zwischen der Maffei-, Theatiner- und Schöfflerstraße wurde die Baulinie an der Nordseite der **Schöfflerstraße** reguliert und geringfügig zurückversetzt.<sup>138</sup>

Die Nord-West-Ecke des **Promenadeplatzes** erfuhr durch den Neubau des Parcus-Hauses 1887/88 eine Änderung, indem die rechtwinklige Ecke bei den ehemaligen Hirschhäusern durch eine konkave Baulinie ersetzt wurde (Abb. bei BAUER/GRAF 1985, 140). Der Baulinienplan für den Neubau nach Plänen von Friedrich Thiersch wurde am 24.4.1887 genehmigt.<sup>139</sup>

Für die **Dürnbräugasse** wurde durch den Neubau der Anwesen Tal Nr. 19 und 20 eine Verbreiterung von 2 Meter auf 4 Meter ermöglicht.<sup>140</sup>

Von 1889 bis 1890 wurde anlässlich des Baugesuches von Karl Wolf, Maximiliansplatz 12, die Erweiterung der **Jungfernturmstraße** diskutiert. Ein Baulinienplan des Stadt-

137 Schreiben vom 30.7.1878; vgl. auch für das Folgende: GROBE 1969, 380–382.

138 Vgl. den Plan Nr. 32264, genehmigt durch M.-E. vom 19.11.1883; Baureferat-LBK, Generalakt Schöfflerstraße.

139 M.-E. vom 24.4.1887; Baureferat-LBK, Generalakt Promenadeplatz.

140 M.-E. Nr. 28534 vom 15.9.1887; Baureferat-LBK, Generalakt Dürnbräustraße.

bauamtes hatte die Grundabtretung zur Erweiterung allein auf Kosten des projektierten Neubaus vorgeschlagen,<sup>141</sup> um auf der Südseite der Straße die alte Stadtmauer erhalten zu können. Aber weder der Bauherr noch der Magistrat erklärten sich damit einverstanden. Die am 20.4.1890 genehmigte Baulinie sollte die Straße unter Abriss der Stadtmauer auf ca. 13 Meter verbreitern.<sup>142</sup> Der Abriss unterblieb freilich, die heute an dieser Stelle befindliche Mauer stellt den letzten Rest des mittelalterlichen Befestigungsringes dar.

Am 27.2.1890 wurde eine Baulinienänderung für das Haus **Sendlinger Str. 40** nicht genehmigt, damit nach einem Gutachten der LBK die *„Kurvenlinie, welche der Sendlinger Straße einen besonderen architektonischen Reiz verleiht“*, nicht verloren gehe.<sup>143</sup>

## VII. Zusammenfassung

Die im ersten Abschnitt des Stadtumbaus erfolgten Maßnahmen zur Anpassung des altstädtischen Straßengefüges an die Bedürfnisse der „werdenden Millionenstadt“ sind im Wesentlichen von einer pragmatischen Vorgehensweise geprägt. Die Gemeindegremien und die ihnen assoziierten Baubehörden mussten auf den Druck reagieren, dem die Altstadt aus demographischen und ökonomischen Gründen ausgesetzt war. Sprachrohr dieses Druckes waren die Forderungen, die in Form von Zeitungsartikeln und privaten Eingaben an den Magistrat gerichtet wurden.<sup>144</sup> Es ist signifikant, dass fast sämtliche Umbaumaßnahmen im ersten Abschnitt auf Initiative von Privatleuten oder „Konsortien“ vorgenommen wurden. Noch der Stadterweiterungswettbewerb 1892/93 ging auf eine solche Privatinitiative zurück.<sup>145</sup>

Die Stadtbehörden konnten in Ermangelung eines Generallinienplanes keine Gesamtkonzeption für den Altstadtumbau vorlegen, der statt des Reagierens ein Agieren erlaubt hätte. Die ersten straßenübergreifenden Regulierungspläne um die Mitte der 1870er Jahre blieben in den Ansätzen stecken und wären darüber hinaus auch nicht geeignet gewesen, grundlegende Änderungen zu schaffen. Erst im Zusammenhang mit der forcierten Erweiterung der Stadt nach außen wurde die Notwendigkeit einer strukturellen Lösung der

141 Plan des Stadtbauamtes (Zenetti) vom 6.4. 1889; Baureferat-LBK, Generalakt Jungfernturmstraße.

142 M.-E. Nr. 12794 vom 20.4.1890; Baureferat-LBK, Generalakt Jungfernturmstraße.

143 Schreiben der LBK (Borscht) vom 18.1.1890; Baureferat-LBK, Generalakt Sendlinger Straße.

144 Beispielsweise „Ein Hülferruf!“ (MNN Nr. 304 vom 1.11.1871) oder der Leserbrief „München als Großstadt“ (MNN vom 17.11.1871). In den Magistratsakten haben sich Hunderte von Einsendungen und Protokollen erhalten, in denen die Anlieger ihre Vorstellungen und Forderungen äußerten.

145 Im Februar 1890 stiftete der Ingenieur Heilmann den Betrag von 10.000 Mark als Preisgeld für die auszuschreibende Konkurrenz, nachdem er schon 1889 einen Generallinienplan angeregt hatte (MGZ 1891, 392. Vgl. auch SELIG 1978, 81).

Verkehrsproblematik im Innern der Stadt evident. Die bis dahin durchgeführten Verbreiterungen können als Reaktion auf die dringendsten Verkehrserfordernisse bezeichnet werden. Deziert „stadtbaukünstlerische“ Aspekte waren nur in den wenigsten Fällen für die Regulierungen ausschlaggebend („Domfreiheit“, Petersberg). Relativ selten sind auch Äußerungen, welche die Veränderung der Altstadt aus denkmal- oder stadtbildpflegerischen Motiven reflektieren. In dieser Beziehung sollte erst das 1889 erschienene Buch von Camillo Sitte „Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen“ auf ein verändertes Bewusstsein im Umgang mit der historischen Bausubstanz aufmerksam machen.

## C. Der zweite Abschnitt des Stadtumbaus: 1891–1904

---

Nach den mehr oder weniger pragmatischen Gesichtspunkten folgenden Umbaumaßnahmen seit 1871, setzte gegen Ende der 1880er Jahre die Kritik an diesen Regulierungen ein. Man kann sagen, dass nun die Bauaufgabe des Stadtumbaus mehr ins Bewusstsein der Planungsbehörden tritt, dass nun versucht wird, theoretische Grundsätze zur Gestaltung und Durchführung der Pläne zu entwickeln. Ein erster Versuch dieser Art wird von Joseph Stübben in der ersten Auflage seines Handbuches von 1890 unternommen. Stübben stellt zunächst fest, dass auch die Altstädte einer **systematischen** Bearbeitung unterworfen werden müssen und dass pragmatische Regulierungen ohne Berücksichtigung der Stadtstruktur zufällig und kurzsichtig erscheinen (STÜBBEN 1890, 45). Die Stadterweiterung nach innen, d.h. *„die Verbreiterung enger Straßen, der Durchbruch neuer Verkehrslinien, die Niederlegung alter Baulichkeiten, ja der Abbruch und die Umgestaltung ganzer, verkehrswidriger und gesundheitswidriger Stadtteile“* stellt er als gleichberechtigte Bauaufgabe neben die der Stadterweiterung nach außen (STÜBBEN 1890, 240).

Daraus dürfe aber nicht der Schluss gezogen werden, dass jede Verbreiterung auch eine Begradigung der Straße beinhalte, denn *„weder der Verkehr noch die Schönheit verlangen durchaus eine geradlinige Richtung oder Begrenzung der Straße. Krümmungen und Vorsprünge sind im Gegenteil oft geeignet, das Bild der Straße zu verschönern“* (STÜBBEN 1890, 299).

Diese Kritik an der „Begradigungswut“, in der zu Recht ein Hauptgrund für die Zerstörung des Stadtcharakters gesehen wurde, war schon in dem 1889 erschienenen Buch von Camillo Sitte *„Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen“* vehement geäußert worden. Sitte wandte sich gegen das Vorgehen der Verkehrstechniker mit *„Zirkel und Reißchiene“* und verlangte stattdessen, dass der Entwurf von Stadtplänen in die Hände von Künstlern gelegt werden müsse:

*„Kunstwerke können eben nicht von mehreren im Verande der Komitee- oder Bureau-tätigkeit geschaffen werden, sondern immer nur von einem einzelnen, und ein künstlerisch wirkungsvoller Stadtplan ist eben auch ein Kunstwerk und keine Verwaltungsangelegenheit“* (SITTE 1909, 136). In der künstlerischen Konkurrenz sieht er ein befruchtendes Moment, das im Rahmen einer bauamtlichen Tätigkeit eher unterdrückt werde. Diese Argumentation taucht sinngemäß wieder auf in der Vorbereitungsphase zum Stadterweiterungswettbewerb in München: *„Ein gutes Resultat ist nur von einer Konkurrenz zu erwarten, von der Sammlung der Ideen, die eine Anzahl jüngerer und älterer Architekten zu Papier bringen.“*

*Aus einer Reihe solcher Ideen kann etwas ganz Vorzügliches zusammengestellt werden [...]. Es müssen also Ideen durch fremde Kräfte neu geschaffen werden, denn diese bewegen sich freier als ein Beamter, der immer durch die Angaben, die ihm gemacht wurden, durch bereits erfolgte Genehmigungen und dergleichen etwas beengt ist“.*<sup>146</sup>

## I. Der Stadterweiterungswettbewerb als Ideenlieferant des Stadtbbaus

In der Ausschreibung zum Stadterweiterungswettbewerb 1892 war die Umgestaltung der Innenstadt ausdrücklich als Gegenstand der einzureichenden Entwürfe mit einbezogen (SELIG 1978, 82), galt es doch, „eine Großstadt im räumlichen und geistigen Sinne des Wortes auszubilden“ (BAUMEISTER 1893, 206). Nicht konkrete, sachlich begrenzte Aufgaben standen zur Diskussion, sondern die Erlangung städtebaulicher Ideen zur Generalsanierung der Altstadt. Dabei musste gerade die Altstadt als empfindlichster Teil des Gemeinwesens erscheinen, der gegenüber den Veränderungsbestrebungen besonders gefährdet war, seine Physiognomie zu verlieren. Die Betrachtung einiger Wettbewerbsbeiträge soll zeigen, ob man diese Gefahr erkannte und wie man ihr begegnen wollte.<sup>147</sup>

Ein Teil der Beiträge strebte bewusst die Transformation der Altstadt zur City an. Der Verfasser des Entwurfes mit dem Motto „Ländlich – sittlich“ zum Beispiel ließ sich von dem Gedanken einer völligen Durchlässigkeit der Innenstadt leiten. Wo irgend möglich, sah er Straßendurchbrüche durch größere Häuserblocks und bestehende Gärten vor (z.B. durch den Alten Hof oder den Hofgarten). Die Theatinerkirche sollte auf der Südseite freigelegt werden, ebenso wie die Michaelskirche mittels Führung einer Straße durch die Gebäudegruppe der Alten Akademie. Sein Kontroll- und Sicherheitsdenken gipfelte in dem Vorschlag eines „Übersichts- und Wachturmes“ in Verlängerung der Prinzregentenstraße (WEBER 1893, 399).

Der Entwurf von Bezirks-Ingenieur Heindl aus München (Motto: „München im 20. Jahrhundert“) basierte auf ähnlichen Ideen. Er schlug für das Gebiet der bebauten Stadt allein 74 Erweiterungen sowie 57 Durchbrüche vor (WEBER 1893, 399).

<sup>146</sup> Oberbaurat Zenetti in der Magistratssitzung vom 24.3.1891 (MGZ 1891, 395).

<sup>147</sup> Die insgesamt 13 eingereichten Entwürfe sind nicht im Original erhalten. In der DBZ 1893 sind nur die prämierten und angekauften Projekte veröffentlicht, von den übrigen existiert nur die Beschreibung bei WEBER 1893.

Im Entwurf „Endlich“ ist ein innerster Ring angelegt, der im wesentlichen die Grenzen der Heinrichsstadt umschreibt. Er sollte mit Hilfe von Erweiterungen und Durchbrüchen zu einer Verkehrsstraße ausgebaut werden (WEBER 1893, 391).

Straßendurchbrüche als städtebauliches Mittel zur Altstadtsanierung hatten im Stadterweiterungswettbewerb Hochkonjunktur. In ihnen wurde die geeignete Maßnahme gesehen, um in die Struktur der Stadt einzugreifen und dort Straßenverbindungen zu schaffen, wo sie für den Verkehr notwendig erschienen. Um so bemerkenswerter ist es, dass bis 1893 kein einziger Durchbruch in München zur Ausführung gelangt war.<sup>148</sup> Dass dieses für den Baubestand so rabiater erscheinende Mittel aber auch eingesetzt wurde, um eine Zerstörung des historischen Charakters der Stadt zu verhindern, belegt der Kommentar Karl Henricis zu seinem „Konkurrenz-Entwurf“ (HENRICI 1893). Er betonte zunächst die „*hervorragende malerische Schönheit*“ der Altstadt mit ihrem Reichtum an „*schönen Perspektiven*“, wie sie sich vor allem am Marienplatz, am Rindermarkt, in der Kaufingerstraße und im Tal böten. Diese Städtebilder dürften nicht einer zu weit gehenden Begradigungswut aus Verkehrsgründen zum Opfer fallen. Zu ihrer Erhaltung schlug er nun die Anlage mehrerer Parallelstraßen vor, die den größten Verkehr aufzunehmen hätten und somit die Hauptachsen vom Druck der Erweiterung entlasteten:

*„Der lebhafteste Verkehr bewegt sich, vom Centralbahnhof ausgehend, in der Richtung von Westen nach Osten und belastet vorwiegend die Bayerstraße, Neuhauser Straße und Kaufingerstraße. Es wäre ein Jammer, wenn man die Kaufingerstraße zu einer modernen Avenue des Marienplatzes umwandeln wollte, denn der malerische Reiz beider würde durch solches ‚offen machen‘ verloren gehen. Es ist deshalb zu empfehlen, eine Entlastung dieses Straßenzuges herbeizuführen durch die Erschließung einiger Parallelen für den großen Verkehr“* (HENRICI 1893, 2).

In West-Ost-Richtung sei eine Achse in den beiden Straßen Herzogspitalstraße und Frauenstraße bereits angelegt, die es durch die Erweiterung des Färbergrabens und des Rosentales zu verbinden gelte. Das Altheimer Eck könne dabei zu einem „*interessant gestalteten Platz*“ werden.

In Nord-Süd-Richtung wollte er die traditionelle Hauptachse Sendlinger Straße – Marienplatz – Theatinerstraße durch eine neue Parallele entlasten, die westlich von ihr verlaufen sollte (Sendlinger Straße – Durchbruch zum Frauenplatz – Promenadestraße – Wittelsbacherplatz). Das Ziel wäre hierbei wiederum, die Geschlossenheit des Marienplatzes und die Linie der auf ihn zuführenden Straßen zu erhalten.

<sup>148</sup> Die Neuturm- und die Hochbrückenstraße sind im engeren Sinne keine Durchbrüche. Ihr Verlauf war durch die Bachfläche bzw. Stadtmauer im Wesentlichen vorgegeben. Am ehesten wäre der 1871/72 geplante Durchbruch von der Perusa- zur Promenadestraße zu nennen.



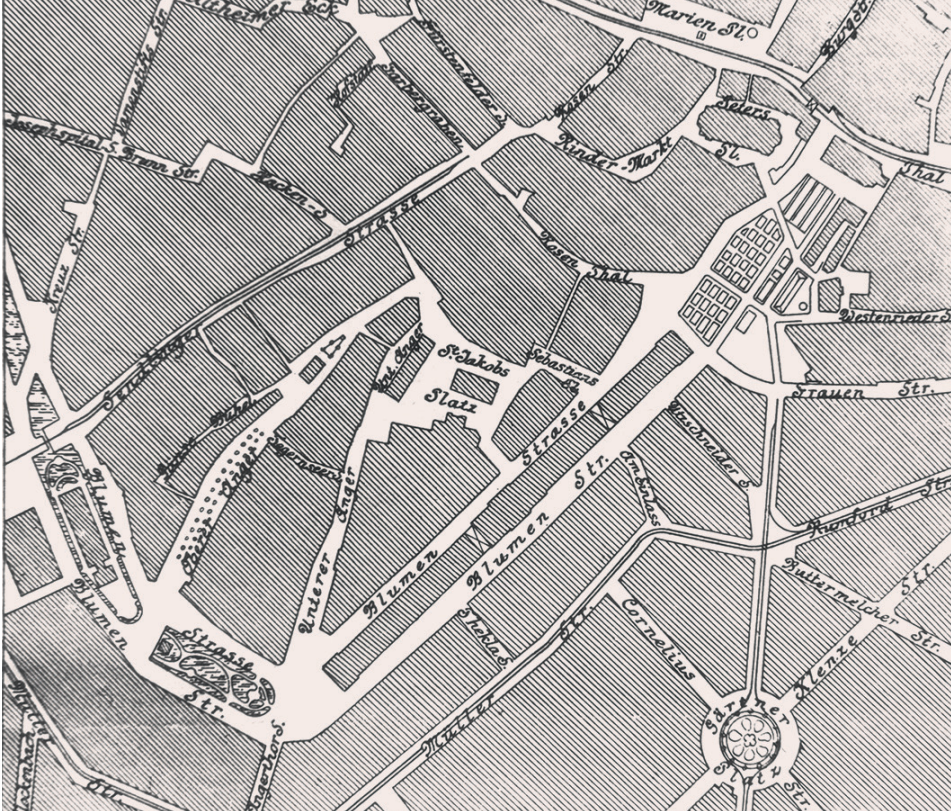
Ein dritter Vorschlag bezweckte die Vervollständigung des klassizistischen Altstadtringes. Die Schrankenhalle wäre zu beseitigen und durch gärtnerische Anlagen zu ersetzen. Die Verbindung zur Maximilianstraße könnte durch eine Straße über dem Pfisterbach und durch einen Durchbruch bei der Kgl. Münze hergestellt werden.

Die Vorschläge Henricis gewannen vor allem deshalb an Bedeutung, weil sie im Rahmen eines **Konzeptes** zusammenhängende Maßnahmen anboten, die nicht nur dem Verkehrsinteresse entgegenkamen, sondern auch den Vorstellungen einer konservatorischen Stadtbildpflege entsprachen. Darin wurden sie von keinem Mitkonkurrenten übertroffen, ja man kann sagen, dass erst mit Henrici in München das Bewusstsein einsetzt, auch mit städtebaulichen Mitteln Denkmalpflege betreiben zu können. Die „Pietät im Umgang mit gewachsenen Städtebildern“ war von nun an eine oft wiederkehrende Forderung, die an die Entwerfer von Baulinienplänen gerichtet wurde, und es ist eine nicht oft genug zu wiederholende Leistung der Stadtvertretung, mit Theodor Fischer einen Mann mit der Leitung des Stadterweiterungsbüros betraut zu haben, der sich ebenso wie Henrici dem Gedanken Camillo Sittes verpflichtet fühlte, nicht nur in den neu zu bebauenden Gebieten Städtebilder nach „malerischen“ Gesichtspunkten zu entwerfen, sondern auch die bereits bestehenden tunlichst zu erhalten.

Die prämierten und lobend erwähnten Entwürfe wurden nach der Einrichtung des Stadterweiterungsbüros von Theodor Fischer zu einem neuen Generallinienplan verarbeitet, der Anfang 1895 dem Stadtmagistrat vorlag. Er besaß keine Rechtsgültigkeit, sondern stellte nur den Handlungsrahmen dar, in dem der weitere Umbau des Stadtgrundrisses erfolgen sollte. Für den Bereich der Altstadt lassen sich folgende Vorhaben direkt auf den Stadterweiterungswettbewerb zurückführen:

- 1) Die Verlängerung der Prannerstraße (Entwurf Aengeneyndt, Hauberrisser)
- 2) Die Verbreiterung der Sendlinger Straße (Aengeneyndt).
- 3) Die Verlängerung der Promenadestraße zum Frauenplatz (Henrici).
- 4) Die Anlage einer Verbindungsstraße von der Rosenstraße zum Anger, also die spätere Pettenbeckstraße (Dosch).
- 5) Die Erweiterung der Hochbrückenstraße (Dosch).
- 6) Die Verlängerung des Gänsebühels zur Blumenstraße (Hauberrisser)

Aber auch andere Projekte, die in der Folgezeit in Angriff genommen wurden, waren in den Wettbewerbsbeiträgen vorgebildet, wie etwa die Verbindungsstraße vom Tal zur Maximilianstraße nach den Entwürfen von Henrici und Aengeneyndt, die Bebauung des Augustinerstocks (Hauberrisser) oder die Verlängerung der Sattlerstraße zur Kaufingerstraße (Henrici).



12 Angerviertel um 1891, in: Weber 1894, Abb. 1

Wenig bekannt ist auch, dass die schematische Skizze für Straßendurchbrüche im Angerviertel von Theodor Fischer (1898) – ein Ideen-Entwurf in bester Tradition des Stadterweiterungswettbewerbs – auf den Grundgedanken von Karl Henrici zurückgeht, eine zweite Nord-Süd-Verbindung zu schaffen. Fischer arbeitet den Gedanken freilich deutlicher heraus und bereichert ihn um die Idee einer Folge von Durchbrüchen zur Schaffung einer Achse vom Gärtnerplatz über Ober- und Unteranger zur Josephspitalstraße (Abb. 19).

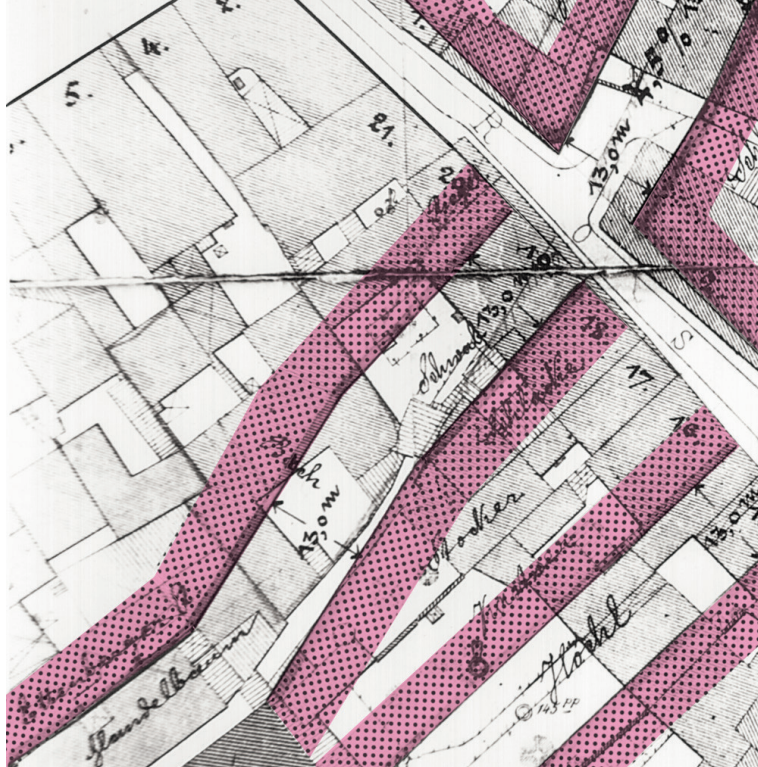
Dieses Beispiel mag belegen, dass der Stadterweiterungswettbewerb nicht nur kurzfristig Impulse auf die Gestaltung des Generallinienplanes gab, sondern die Diskussion um den Stadtumbau über einen längeren Zeitraum bereicherte.

## II. Großprojekte im Anschluss an den Stadterweiterungswettbewerb

### 1. Die Erschließung des Angerviertels

Im Januar 1892 wurde nach vorausgegangener Bürgerversammlung ein „Comité zur Aufschließung des Angerviertels“ gegründet, um beim Magistrat mit einem neuen Straßenprojekt vorstellig zu werden. Ein Blick auf den Stadtplan von 1891 (Abb. 12) zeigt, worum es der neuen Initiative ging: Das Angerviertel, obwohl in unmittelbarer Nähe zum Marienplatz und Viktualienmarkt gelegen, besaß keine ausreichenden Verkehrsverbindungen zu





Detail aus  
Abbildung 13

diesen Zentren. Die Querverbindungen vom Oberanger zur Sendlinger Straße bildeten kleine, zum Teil nicht mehr als 5 Meter breite Gassen, die außerstande waren, einen größeren Verkehr aufzunehmen. Nach Osten hin stellte die Schrannenhalle einen Riegel dar, der den Unteren Anger vom Viktualienmarkt trennte. Vor allem aber fehlte dem Viertel eine geeignete Verbindung nach Norden zum Marienplatz hin, die nun mittels eines Durchbruchs durch die beiden Häuserblocks zwischen Rindermarkt und Oberanger geschaffen werden sollte. Die Eingabe des Komitees an den Magistrat vom 10.2.1892 deutet an,<sup>149</sup> dass aber nicht nur verkehrstechnische Gesichtspunkte bei diesem Vorschlag maßgebend waren, sondern dass sich die Erwartungen auch an eine Verbesserung der sanitären Verhältnisse und eine lukrativere Verwendung der Anwesen für Geschäftszwecke knüpften. Die Adjazenten beabsichtigten damit eine strukturelle Aufwertung des Stadtteiles, der bis dahin vor allem als Wohngegend genutzt wurde. Zu diesem Zweck erschien ihnen eine Straße in Verlängerung des Oberangers zur Rosenstraße am besten geeignet. Der Plan vom Juli 1891 (Abb. 13) zeigt jedoch, dass von Magistratsseite mit mehreren möglichen Straßenführungen kalkuliert wurde. Die von Privatseite bevorzugte Variante 1 (s. Abb. oben) war zweifellos zu diesem Zeitpunkt der Diskussion die beste, aber auch teuerste Lösung, da mindestens vier Anwesen zum Zweck der Straßendurchführung angekauft werden mussten, und da bei den verbleibenden 17 Anliegern mit lang währendem Widerstand gerechnet werden konnte.<sup>150</sup>

149 Baureferat-LBK, Generalakt Pettenbeckstraße.

150 Der Magistrat trat daher mit den Betroffenen aller drei Varianten in Verhandlung. Vgl. Akt Baureferat-LBK, Generalakt Pettenbeckstraße.











Darüber hinaus hätte die Markthalle auf dem Gelände des abzureißenden Baublocks zwischen Rosental und Sebastiansplatz das Angerviertel mit der neuen Platzanlage „verklammert“, die anstelle des alten Viktualienmarktes entstehen sollte. Die dort freiwerdende Fläche wäre groß genug, um sowohl die Reichenbachstraße entweder westlich oder östlich der Heiliggeistkirche zum Tal zu führen, als auch den Platz mittels zweier großer Geschäftsgebäude zu rahmen.<sup>152</sup>

Dass dies den alten Viktualienmarkt in einen Platz von großstädtischem Zuschnitt verwandelt hätte, der vor dem Hintergrund der Heiliggeistkirche, des Standesamtes und des Chores von St. Peter für einen abwechslungsreichen Kontrast gesorgt hätte, wurde in den Gemeindegremien klar erkannt (MGZ 1894, 962). Ebenso wurde die hervorragende städtebauliche Konzeption, die mit der Lozierung der Markthalle im Schnittpunkt zweier Platzanlagen (Jakobsplatz und ehemalige Marktfläche) verbunden war, in beiden Gemeindegremien positiv gewürdigt (MGZ 1893, 1561; MGZ 1894, 958 und 1121). Auch die Markthalle, in den *„Formen süddeutscher Barockarchitektur“* gedacht und mit *„Gliederungen in Ziegelrohbau und einzelnen bemalten Flächen“* versehen sowie durch Giebelaufbauten, einen Turm und eine Terrasse in ihrer Baumasse aufgelockert, fand durchaus Anerkennung (SBZ 1893, 426) und wäre wohl ohne weiteres verwirklicht worden, wenn dadurch das *„malerische Treiben“* auf dem Viktualienmarkt nicht verschwunden wäre. Die Tradition des offenen Marktes mit seinen Buden und Verkaufsständen erwies sich stärker als die Neukonzeption. Dieser Standpunkt wurde sogar als Grundsatz formuliert: *„Möglichst wenig ohne Not an dem bewährten Bestehenden zu ändern, die erforderlichen Verbesserungen zu erstreben unter tunlichster Schonung und Erhaltung des Vorhandenen“*.<sup>153</sup>

Zur verkehrsmäßigen Erschließung des Angerviertels schlug Rettig einige grundlegende Änderungen vor, deren für das Stadtbild wichtigste wohl die Ersetzung der Schranne durch einen mit Bäumen geschmückten Boulevard gewesen wäre. Straßendurchbrüche und -verbreiterungen vor allem in West-Ost-Richtung hätten die Durchlässigkeit des Viertels erhöht. Auch nach der Ablehnung des Rettig-Projektes durch die Gemeindegremien<sup>154</sup> waren es diese Umbauprojekte, die vom Stadtbauamt in der Folgezeit als maßgebend verfolgt

152 Zwei von Rettig angefertigte aquarellierte Ansichten des Platzes erregten auf der Versammlung des Münchener Architekten- und Ingenieur-Vereines vom 16.11.1893 besonderes Aufsehen. Es wurde von einer *„baukünstlerischen Tat höchster Bedeutung“* und von einem *„Werk echter Städtebaukunst“* gesprochen (SBZ 1893, 425–426). Die Aquarelle sind vermutlich nicht erhalten (nicht im StadtAM, Baureferat-LBK, Stadtmuseum, Architektursammlung der TU München).

153 „Äußerung des Referates IV zu dem Antrage des Herrn Oberbaurat Rettig betr. Erbauung einer Markthalle“ vom 1.6. 1893; StadtAM, Großmarkthalle 73.

154 Vgl. die Sitzungen des Magistrats und der Gemeindebevollmächtigten vom 8.6./5.7.1894 (MGZ 1894, 952–972 und 1118–1130).

wurden: die Verlängerung des Gänsebühels zur Blumenstraße wurde 1894 genehmigt,<sup>155</sup> 1896 wurde die Pestalozzistraße als Fortführung der Glockenbachstraße angelegt<sup>156</sup> und die Verbreiterung der Dultstraße initiiert;<sup>157</sup> die als Alternative zur Pettenbeckstraße gedachte Verbindungsstraße vom Rindermarkt zum Anger wurde von 1895 bis 1907 verhandelt, bevor sie aus Kostengründen aufgegeben wurde.<sup>158</sup> Neben dem Stadterweiterungswettbewerb ist der Rettig-Plan auch als entscheidendes Moment für die Anlage der Sparkassenstraße anzusehen, die man ursprünglich bis zur Maximilianstraße durchführen wollte, im Jahr 1912 aber erst bis auf die Höhe der Münzstraße hergestellt worden war.

Nach dem Stadterweiterungswettbewerb und dem Scheitern des Zentralmarkthallenprojektes wurde die strukturelle Neuordnung des Angerviertels verstärkt in Angriff genommen. Vor allem die Anlieger am Unter- und Oberanger machten sich für den Straßendurchbruch zum Rindermarkt stark. Die *„chinesische Mauer, welche uns seit Jahrhunderten vom verkehrsreichen Innern der Stadt trennt“*, soll endlich durchbrochen werden.<sup>159</sup>

Neben die drei bisherigen Varianten für den Durchbruch (Abb. 13) trat noch ein viertes Projekt, das eine Straße in schräger Führung vom Zeughaus zum Gasthaus „Drei Rosen“, Rindermarkt 5, vorschlug, die sich dort mit einer Straße durch das Schulhaus am Rosental getroffen hätte (Abb. 15). Die Intention des Planes lag darin, die sich abzeichnenden Schwierigkeiten bei der Verbreiterung der Rosenstraße dadurch zu umgehen, dass die Verbindungsstraße stattdessen zum Rindermarkt bzw. zur Schleckergasse geleitet wurde.<sup>160</sup>

155 M.-E. Nr. 16894 vom 25.10.1894; Baureferat-LBK, Generalakt Raspstraße.

156 Vgl. den Magistratsbeschluss vom 29.4.1896 (MGZ 1896, 500).

157 Baulinienplan vom 19.2.1896 im Schreiben des Magistrats an die LBK vom 25.2.1896; Baureferat-LBK, Generalakt Anger.

158 StadtAM, Städt. Grundbesitz 1026; Baureferat-LBK, Generalakt Rindermarkt.

159 Petition an den Magistrat vom 20.4.1894, unterzeichnet von Anliegern; StadtAM, Städt. Grundbesitz 525.

160 Die Straße durch das Rosentalschulhaus wurde nach 1894 auch als eigenes Projekt behandelt und planmäßig instruiert (Abbn. 16, 17). Damit wollte man die Durchfahrt durch das Alte Rathaus durch eine direkte Verbindung vom Viktualienmarkt über die Schleckergasse zum Marienplatz entlasten. In verschiedenen Variationen wurde diese Idee bis ins Jahr 1907 verhandelt. Vgl. die Akten StadtAM, Städt. Grundbesitz 493 und 1026; Baureferat-LBK, Generalakt Rindermarkt. Generalakt Rindermarkt. Im frühen 20. Jahrhundert wurden dann ästhetische Bedenken gegen das Projekt geltend gemacht. Das „seltene Stadtbild“ am Rindermarkt und der Peterskirche vertrage keine Störung durch aufdringliche Architektur- und Dachformen. Auch solle die Fassade des Gasthauses „Drei Rosen“ erhalten bleiben (Abb. bei BAUER 1982a, 74). Vgl. das Schreiben des Stadtbauamtes (Bertsch) vom 22.12.1906; StadtAM, Städt. Grundbesitz 1026.



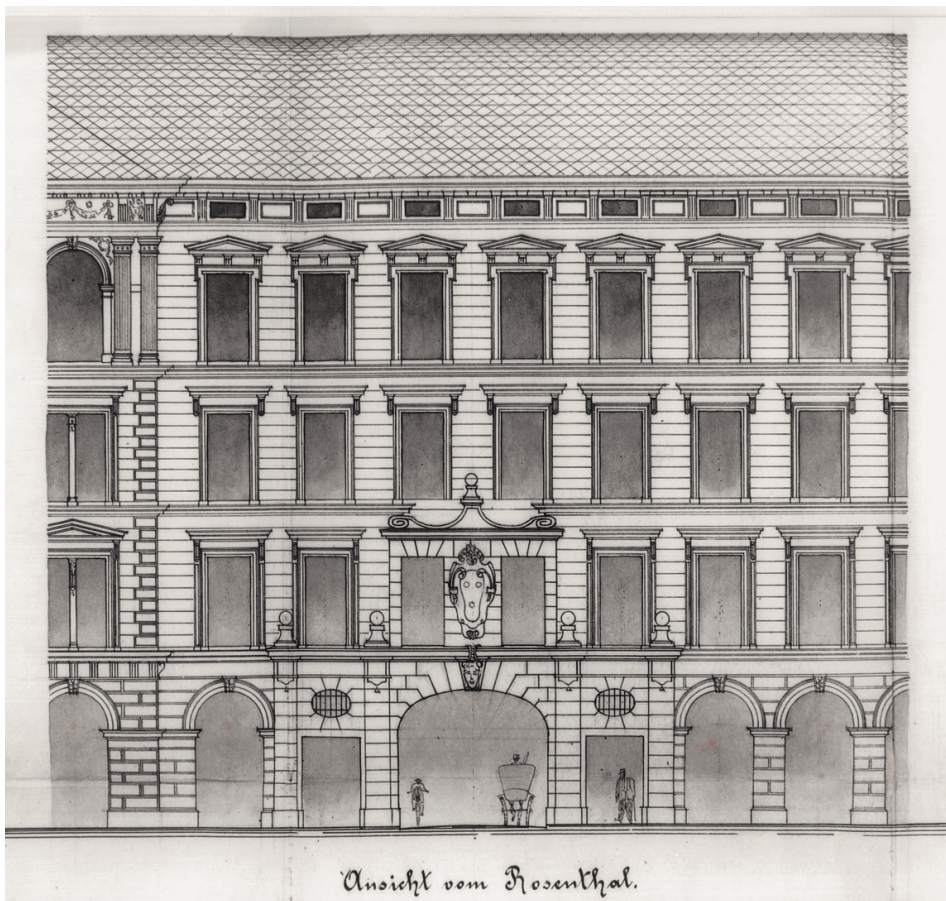


15 Plan des Stadtbaumeisters (Rettig, Fischer) vom 17.10.1894; StadtAM, Städt.Grundbesitz 525



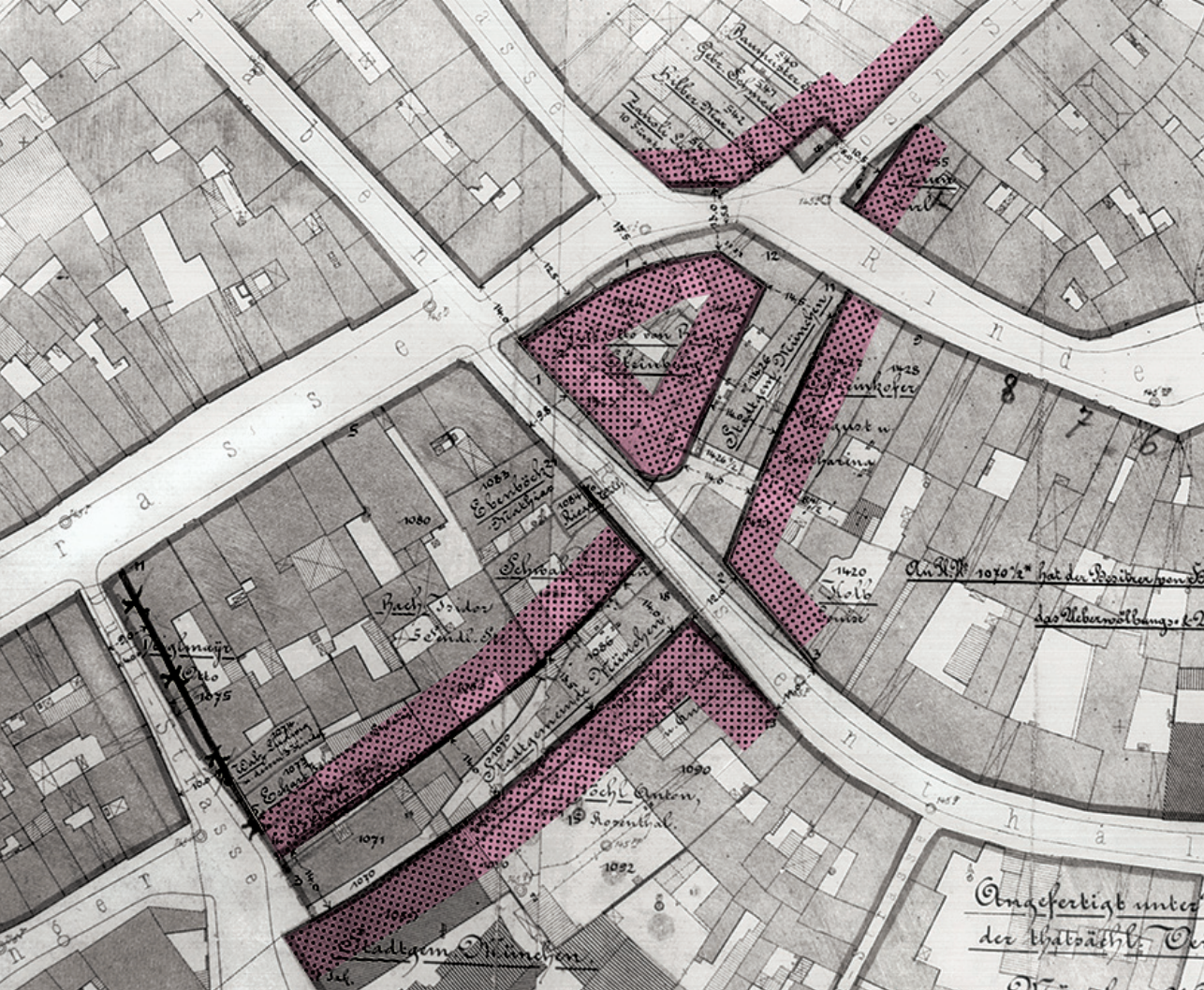


16 Plan des Stadtbauamtes (Fischer) vom 18.3.1895; StadtAM, Städt. Grundbesitz 1026



17 Fassadenaufriss des Schulhauses am Rosenthal mit Eintragung der Durchfahrt (Fischer) vom 31.5.1895; StadtAM, Städt. Grundbesitz 1026





18 Plan Nr. 28785 des Städtischen Vermessungsamtes vom 21.11.1895; Baureferat-LBK, Generalakt Pettenbeckstraße

Im Frühjahr 1895 fiel dann die Entscheidung für den Durchbruch zur Rosenstraße<sup>161</sup> (Abb. 18), was durch den Ankauf der dazu notwendigen Gebäude konkretisiert wurde. Die Baulinienfestsetzung und die Verhandlungen über Arrondierungsfragen zogen sich noch bis ins Jahr 1902 hin. Gleichzeitig mit der Genehmigung der „Pettenbeckstraße“, wie sie seit 1899 genannt wurde, wurden die Fassadenpläne für den Neubau des so genannten Orag-Hauses, Unterer Anger 31, geändert und auf die zukünftige Fernwirkung hin konzipiert.<sup>162</sup>

161 Vgl. die Beschlüsse des Magistrats und der Gemeindebevollmächtigten vom 11.1.1895 und vom 20.3./28.3.1895; StadtAM, Städt. Grundbesitz 525. Die ministerielle Genehmigung erfolgte durch M.-E. vom 14.9.1896.

162 Charakteristischerweise geschah dies durch die „malerische“ Auflockerung des Baukörpers mittels eines Vorbaues mit Erker. Vgl. den Baulinienplan vom 31.5.1896, genehmigt durch M.-E. Nr. 16179 vom 24.8.1896 und das Schreiben der LBK vom 14.10.1896; StadtAM, LBK 112.



In der Frage der Bebauung des so genannten **Ruffini–Areals** zwischen Rindermarkt und Rosental, entschloss sich die Gemeinde zur Durchführung eines Wettbewerbs, den Gabriel von Seidl mit seinem Entwurf „Drei Häuser“ für sich entschied.<sup>163</sup> Das Preisrichtergremium trug mit dieser Entscheidung dem Willen des Magistrats Rechnung, den kleinen Geschäftsleuten einen geeigneten Ersatz für die Lokalitäten zu schaffen, die mit dem Abbruch des „Ruffini-Bazars“ (Abb. bei BAUER/GRAF 1985, 182–183) verloren gegangen waren. Vom Neubau eines pompösen Warenhauses, wie es der Architekt Eugen Macholdt vorgeschlagen hatte (MACHOLDT 1902), wurde abgesehen: *„Man kann eben nicht mit Gewalt alles auf das sogenannte ‚Großstädtische‘ hinaufschrauben, es würde vielmehr bei vielen unserer Neubauten vorteilhafter sein, wenn man bescheidener und einfacher bliebe, ohne daß damit die gesunden Anforderungen der Neuzeit und die Errungenschaften der Technik hintangesetzt zu werden brauchen“*.<sup>164</sup> Es solle *„lieber bürgerlich-behaglich als voller Finessen“* gebaut werden. Als weiterer Vorteil wurde erachtet, dass sich der Seidl'sche Entwurf gut ins Straßenbild einfüge. Er habe drei selbständige Häuserindividuen entwickelt, die sich zu einer harmonischen Gesamtgruppe vereinigten: *„Es wird als ein Vorzug empfunden, daß die gewählte Kunstweise an benachbarte ältere Schöpfungen anklängt“*.<sup>165</sup>

Es wurde auch der Vorschlag geäußert, das Terrain unbebaut zu lassen und als *„Lungenflügel der Altstadt“* mit Grünanlagen zu versehen (GOERING 1904, 214). Dem standen aber die finanziellen Interessen entgegen, die sich an die Pettenbeckstraße als neues kommerzielles Zentrum knüpften. An ihr entstanden in der Folge mehrere Geschäfts- und Wohnbauten, die eine lukrative Verwertung des Baugrundes versprachen (Abb. im HÄUSERBUCH Bd IV und in MÜNCHEN UND SEINE BAUTEN 1912, 350).

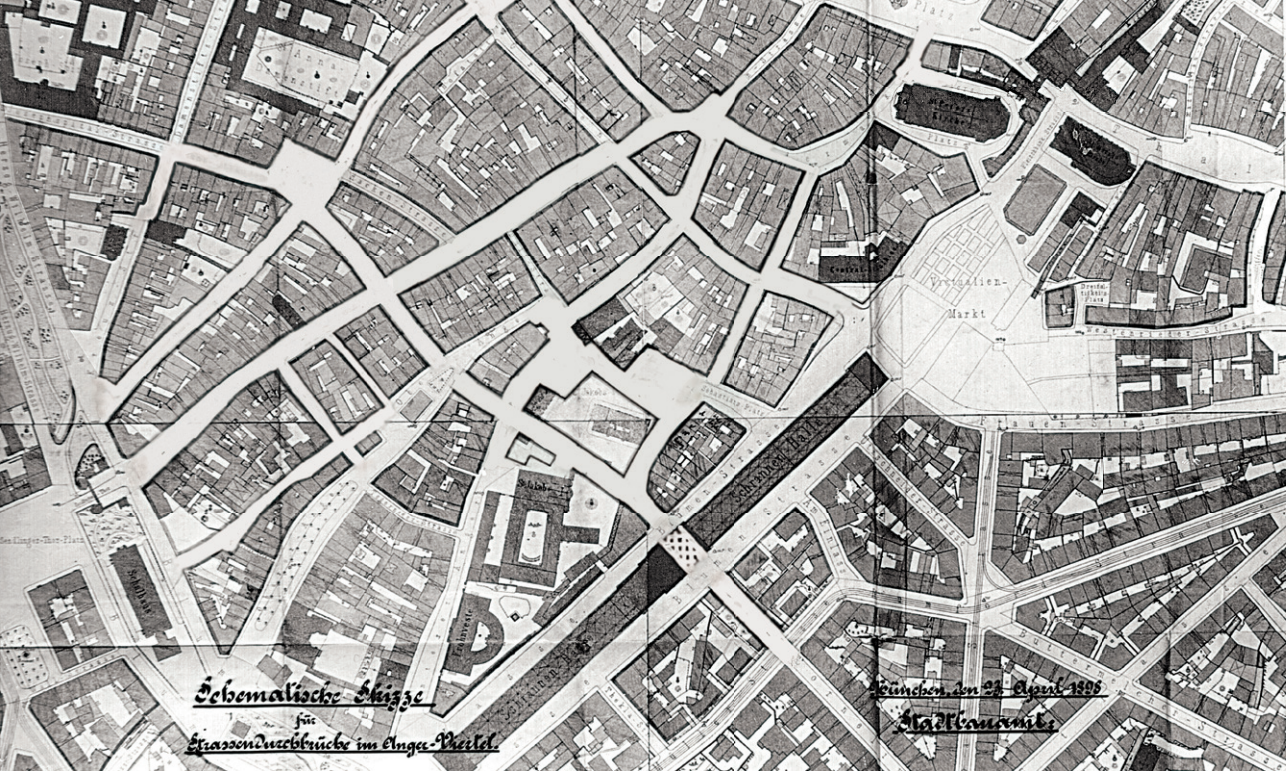
Als notwendige Ergänzung zur Anlage der Pettenbeckstraße musste die Verbreiterung der **Rosenstraße** erfolgen, die am Ausgang zum Rindermarkt eine Breite von nur 8 Metern besaß (Abb. bei BAUER 1982b, 62). Bereits im Jahr 1895 hatte Theodor Fischer den Einbau eines Laubenganges auf der Westseite der Rosenstraße vorgeschlagen,<sup>166</sup> der aber von den Anliegern nicht akzeptiert wurde. Erschwert wurde eine Lösung dadurch, dass die Anwesen Rosenstr. 9 und 10 erst 1892 neu- bzw. umgebaut worden waren und ein Umbau des Gasthauses „Zum Spöckmeier“, Rosenstr. 8, genehmigt war, der die charakteristische Baulinie am so genannten Roseneck beibehalten durfte (Abb. bei BAUER 1982a, 77).

163 Die Wettbewerbsbeiträge sind dokumentiert in der SBZ 1903, 369–373 und 377–381.

164 Schreiben von Bertsch an Schwiening vom 14.4.1902; StadtAM, Bauamt/Hochbau 1034.

165 „Protokoll über die Tätigkeit des Preisgerichts“ vom 4.7.1903; StadtAM, Bauamt/Hochbau 1034.

166 Gutachten von Theodor Fischer vom 29.8.1895. Vgl. die Bleistifteintragungen im Plan vom Juli 1895; Baureferat-LBK, Generalakt Pettenbeckstraße.



19 Plan des Stadtbauamtes (Fischer) vom 23.4.1898; StadtAM, Städt. Grundbesitz 493

Dennoch bemühte sich der Magistrat um eine Verbreiterung auf der Westseite. Im Jahr 1907 ließ er einen provisorischen Baulinienplan genehmigen, der eine künftige Straßenbreite von 12–13 Metern vorsah.<sup>167</sup> Diese Baulinie wurde im Jahr 1911 von den Neubauten Rosenstr. 11 und Rosenstr. 12–13/Kaufingerstr. 1–3 (Kaufhaus Roman Mayr) eingehalten, so dass bei Nr. 10 ein nicht minder charakteristisches, aber viel mehr als störend empfundenes „Eck“ entstand, das sich bis zum 2. Weltkrieg erhalten hat (Abb. bei BAUER/ GRAF 1985, 82 und 84).

Ein weiterer Vorschlag zur Umgestaltung des Angerviertels kam indes von einer anderen Richtung her. Im Zusammenhang mit der Schaffung einer zweiten Nord-Süd-Achse (Vgl. Fig. 1) entwarf Theodor Fischer eine Folge von Straßendurchbrüchen durch das Angerviertel (Abb. 19). Der Plan wurde von ihm selbst als „rein akademische Erörterung“ bezeichnet, um seinen Modellcharakter hervorzuheben.<sup>168</sup> Demnach sollte eine 15–16 Meter breite Straße von dem Platz, der anstelle des Radspieler-Anwesens anzulegen wäre, durch das Angerviertel, die Schrankenhalle und den Häuserblock zwischen Blumen- und Müllerstraße hindurch zur Corneliusstraße führen. Eine erstaunliche Wandlung hätte dabei der Jakobsplatz erfahren: das Feuerhaus und das so genannte Seidenhaus (Abb. bei BAUER 1982b, 59) wären abgerissen und durch einen Häuserblock mit unregelmäßigem Grund-

167 Plan des Vermessungsamtes vom 21.4.1906, genehmigt durch M.-E. Nr. 11344 vom 3.6.1907 (unter Vorbehalt) ; Baureferat-LBK, Generalakt Rosenstraße.

168 Gutachten von Theodor Fischer zum Plan vom 23.4.1898; StadtAM, Städt. Grundbesitz 493.

riss ersetzt worden. Die Front des ehemaligen Zeughauses wäre teils um mehrere Meter zurückgesetzt, teils mit einem Arkadengang versehen worden. Das Ergebnis hätte eine malerische Platzfolge mit vielen optischen Überschneidungen und Durchblicken ergeben.

Sowohl in der Gesamtanlage, als auch im Detail erweist sich der Plan Theodor Fischers als Fortsetzung der Ideen von Karl Henrici in dessen Beitrag zum Stadterweiterungswettbewerb. Straßendurchbrüche wurden dort als probates Mittel für die Erhaltung und Erlangung von „malerischen“ Straßenbildern empfohlen, im Gegensatz zu dem öfter praktizierten Verfahren, enge Straßen und unregelmäßige Straßenfronten mittels Baulinienregulierungen „abzuhobeln“.

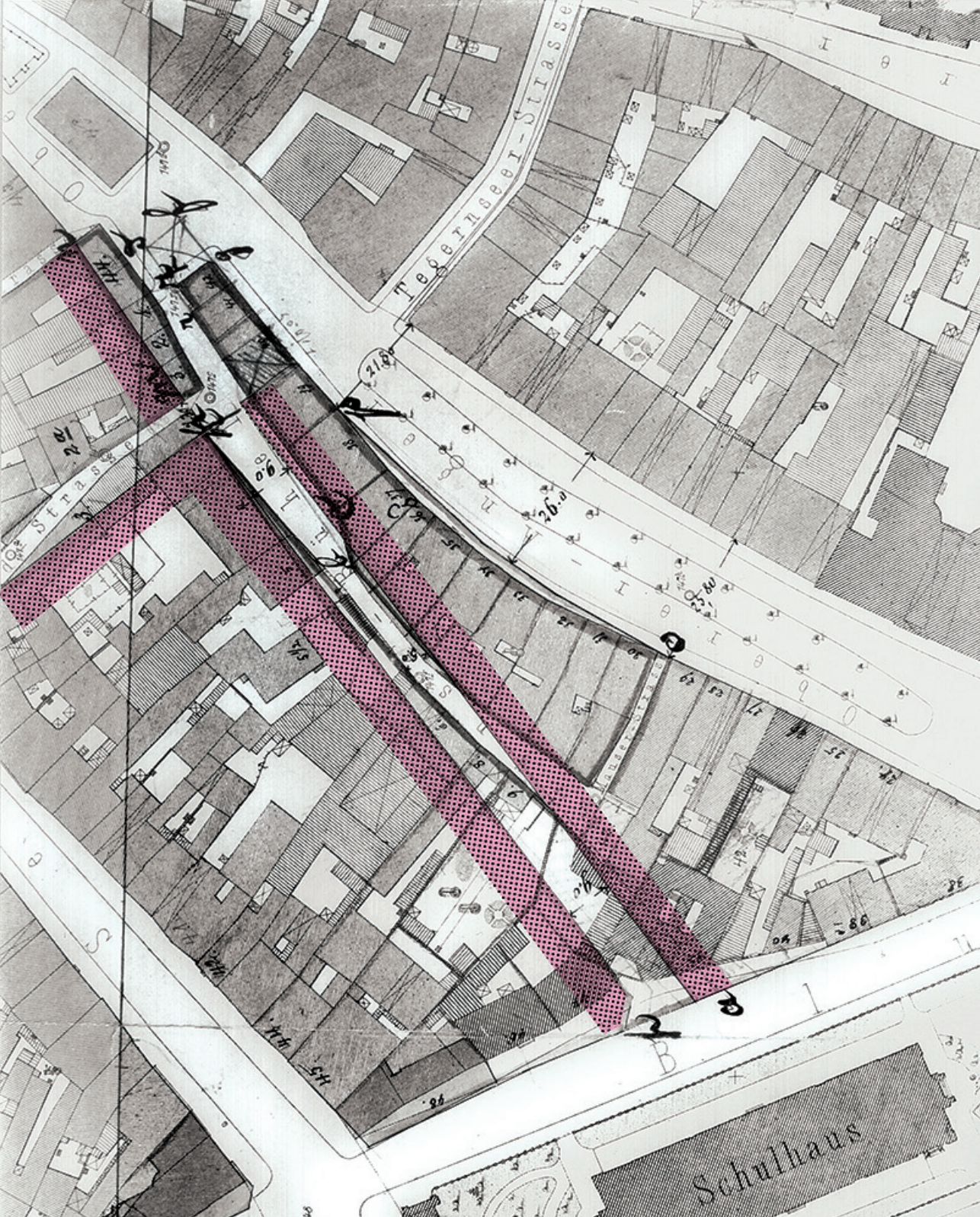
Gleich dem Projekt von Wilhelm Rettig sollten aus Fischers Plan nur einzelne Elemente Verwirklichung finden. Neben dem viel diskutierten, aber nie durchgeführten Durchbruchprojekt vom Rindermarkt zum Sebastiansplatz wurde im Jahr 1900 die Verbreiterung der Hotterstraße von 3 Meter auf 10 Meter versucht. Eine ministerielle Genehmigung erhielt jedoch die Verbreiterung der Weinstraße am Übergang zum Marienplatz, die als Teil der traditionellen Nord-Süd-Achse den Verkehr zur verbreiterten Rosenstraße vermitteln sollte.<sup>169</sup>

Die in Zusammenhang mit dem Zentralmarkthallenprojekt von Wilhelm Rettig vorgeschlagenen Regulierungen zur Erschließung des Angerviertels forcierten die Verhandlungen für den geplanten **Straßendurchbruch vom so genannten Gänsebüchel zur Blumenstraße**. Grundlage der Verhandlungen war bis dahin der Plan der LBK vom Juli 1892 gewesen (Abb. 20), der einen geraden Durchstich von 9 Metern Breite zur Blumenstraße vorsah. Da dieser Plan mit hohen Grunderwerbskosten für die Stadtgemeinde verbunden war, legten Wilhelm Rettig und Theodor Fischer ein neues Projekt vor, das den Vorteil besaß, den Durchbruch zur Blumenstraße sofort und die weiteren Regulierungen sukzessive in Angriff nehmen zu können (Abb. 21). Darüber hinaus war das Ergebnis dieses Planes eine im Sitte'schen Sinne „malerische“ Straßenführung, welche die Unregelmäßigkeiten und Vorsprünge in der Bauflucht als Eigenwerte begreift und nicht durch eine schematische Baulinienziehung „begradigt“. Mit Ausnahme der Baulinie bei den Anwesen Gänsebüchel 1–3/Oberanger 44, die der Magistrat in eine Flucht mit Gänsebüchel 4 bzw. Oberanger 45 gerückt sehen wollte, wurde der Plan angenommen. Einzig das Haus Oberanger 40 musste von der Stadt angekauft werden, um die Verbindung von der Schmid- zur Tegernseer Straße herzustellen.<sup>170</sup>

169 M.-E. vom 14.7.1898; Baureferat-LBK, Generalakt Marienplatz.

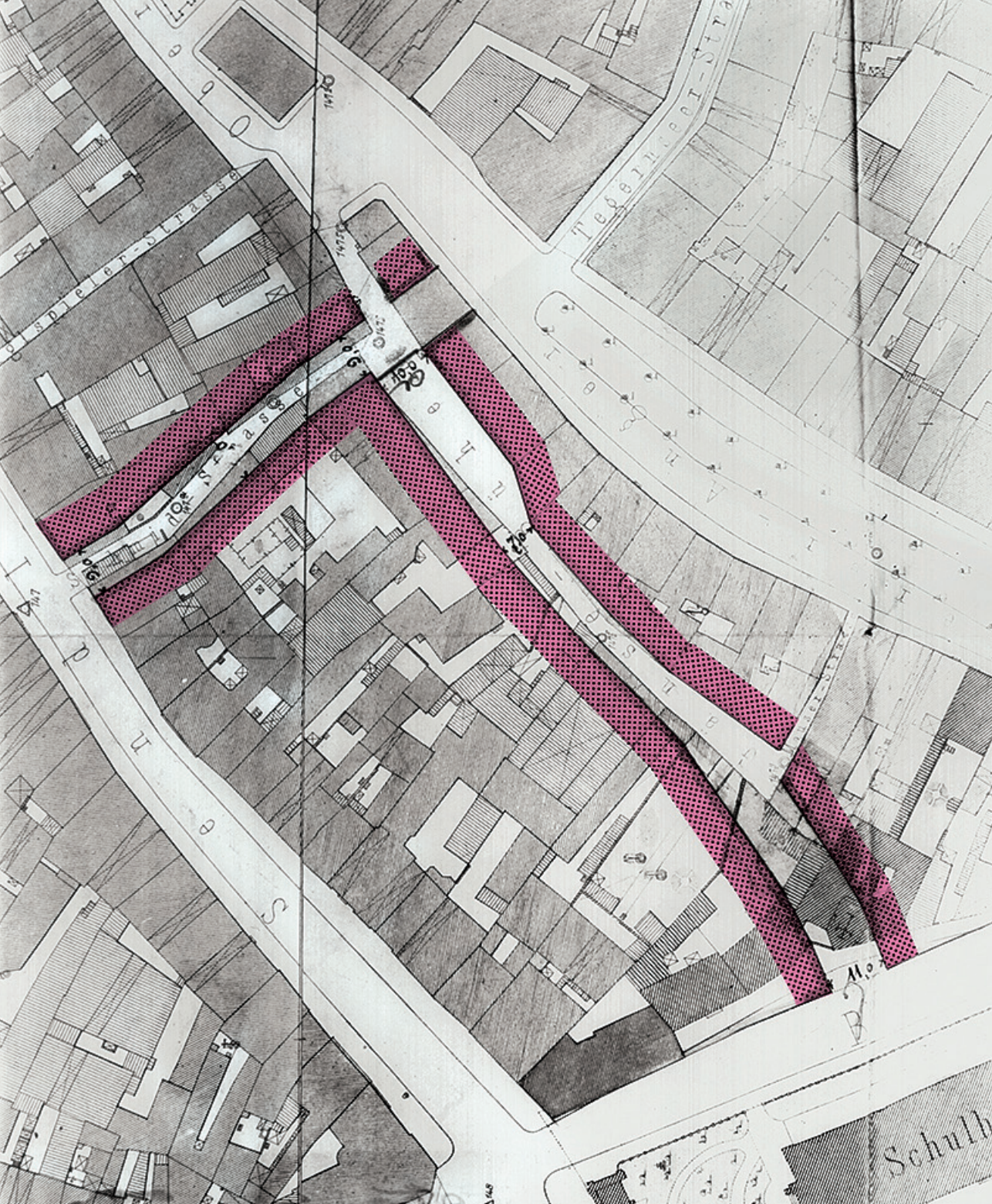
170 Allerdings kaufte die Stadt im Jahr 1898 auch die Anwesen Nr. 41 und 42 auf, um ihre Grundfläche nach dem Abbruch der Straße zuzuschlagen. In diesem Zusammenhang wurde wieder einmal der Ankauf und Abbruch des freistehenden Gasthauses „Zum Angerhof“ erwogen (Abb. bei BAUER 1982a, 90). Vgl. das Schreiben des Magistrats an die LBK vom 16.8.1898; Baureferat-LBK, Generalakt Anger.





20 Plan der LBK (Voit) vom Juli 1892; Baureferat-LBK, Genralakt Raspstraße





21 Plan des Stadtbauamtes (Rettig, Fischer) vom 4.11.1893; Baureferat-LBK, Generalakt  
Raspsstraße



Für eine kurze Verzögerung der Planung sorgte die Diskussion im Magistrat, ob die kleine Hauskapelle im ersten Stock des ehemaligen Nockhospitals, Blumenstr. 43, erhalten werden solle oder nicht (MGZ 1894, 1272–1274). Durch eine geringe Baulinienverschiebung wäre es möglich gewesen,<sup>171</sup> die neue Straße an dem Spitalgebäude vorbeizuführen (Abb. bei AUFLEGER/TRAUTMANN 1897, Abb. 64; sichtbar auch bei BAUER 1982b, 50). Allerdings wäre dadurch das Anwesen Blumenstr. 44 angeschnitten worden. Obwohl die Kapelle in der Magistratssitzung als ein „*Bauwerk von historischer und ästhetischer Bedeutung*“ angesprochen wurde (MGZ 1894, 1272), entschloss man sich für deren Abbruch, um die Raspstraße, wie der Gänsebüchel nach seiner Verbreiterung genannt wurde, in der vorgesehenen Breite von 11 Metern zur Blumenstraße durchführen zu können.

Eine Baulinienänderung für den Häuserblock zwischen Gänsebüchel und Oberanger ergab sich noch einmal in den Jahren nach 1899/1900, als die Anwesen Oberanger 30–38 um bis zu 2 Meter vorgerückt wurden, was eine Verbreiterung um das gleiche Maß an ihrer Rückseite zum Gänsebüchel ermöglichte (Abb. im HÄUSERBUCH Bd IV).<sup>172</sup>

Spätestens 1893 von Wilhelm Rettig als dringende Erfordernis erkannt, setzten die Verhandlungen zur Verbreiterung der **Dultstraße** (Abb. bei BAUER/GRAF 1985, 194 und 195) erst 1899 ein. Um dem Verkehrsaufkommen in effektiver Weise Rechnung zu tragen, musste die Verbreiterung auf mindestens 10–12 Meter erfolgen.<sup>173</sup> Dies bedeutete für die Anwesen auf der Nord- und Südseite massive Grundabtretungen zur Straße, denen sich die Hausbesitzer natürlich zu widersetzen suchten. Die Pläne, die bis zum Jahr 1910 vorgelegt wurden, sind von dem Bemühen geprägt, die Verbreiterung durch einen für die Anwesensbesitzer tragfähigen Kompromiss durchzuführen.<sup>174</sup>

Von den für das Straßenbild interessanten Projekten seien nur zwei hervorgehoben: der Vorschlag des Magistrats, beim Anwesen Sendlinger Str. 12 Arkaden einzuziehen, um dem Wagenverkehr eine größere Straßenbreite zu verschaffen,<sup>175</sup> und der Vorschlag des Stadtbauamtes, die Straßeneinmündung an der Sendlinger Straße zu überbauen.<sup>176</sup> Diese Lösung wurde wie im Falle des Prannerstraßendurchbruchs als Ultima Ratio verstanden, um die Anwesensbesitzer durch Gewährung einer Nutzfläche **über** der Straße für die

171 Vgl. den Plan der LBK vom 16.2.1894; Baureferat-LBK, Generalakt Raspstraße.

172 Vgl. den Plan des Vermessungsamtes vom 28.10.1899, genehmigt durch M.-E. Nr. 10843 vom 13.5.1900; Baureferat-LBK, Generalakt Anger.

173 An der ca. 5 Meter breiten Dultstraße konnte der Verkehr bis dahin nur durch einen eigenen Schutzmannsposten aufrecht erhalten werden (MGZ 1899, 861).

174 Der Ankauf der Anwesen durch die Stadt kam angesichts der hohen Ablösekosten (400.000 Mark) für den Magistrat und die Gemeindebevollmächtigten nicht in Frage (Vgl. MGZ 1899, 988).

175 Vgl. den Plan des Vermessungsamtes vom 9.12.1905; Baureferat-LBK, Generalakt Dultstraße.

176 Plan des Stadtbauamtes (Bertsch) vom 28.12.1906; Baureferat-LBK, Generalakt Dultstraße.

Grundabtretung zur Straße zu entschädigen. Die beigefügte Zeichnung von Heilmann & Littmann belegt, wie dieses städtebauliche Motiv für das Straßenbild nutzbar zu machen gewesen wäre (Abb. 22).

Die Hausbesitzer gingen jedoch auf derartige Vorschläge nicht ein, so dass eine Einigung mit dem Magistrat nicht zustande kam. Sie verzichteten auf die ursprünglich geplanten Neubauten; die Verbreiterung der Dultstraße konnte dadurch erst nach den Zerstörungen des 2. Weltkrieges erfolgen.



22 Zeichnung von Heilmann & Littmann vom 22.2.1907; Baureferat-LBK, Generalakt Dultstraße

## 2. Das Durchbruchprojekt an der Prannerstraße

Unmittelbar nach dem Stadterweiterungswettbewerb bot sich die Gelegenheit, die Durchführung der Prannerstraße bis zur Theatinerstraße zu verwirklichen. Die Bayerische Hypotheken- und Wechselbank hatte, nach dem sukzessiven Erwerb der Anwesen Nr. 9–11 an der Promenadestraße (heutige Kardinal-Faulhaber-Straße) sowie Nr. 11–13 an der Theatinerstraße (Abb. MÜNCHEN UND SEINE BAUTEN 1912, 170), Pläne für die Errichtung eines neuen Bankgebäudes bei der Lokalbaukommission eingereicht. Für die städtischen Behörden war dies der Anlass, das Baugesuch zunächst zurückzustellen und in Verhandlungen zu einer Neufestsetzung der Baulinien einzutreten. Der Gedanke, die Prannerstraße mindestens bis zur Theatinerstraße durchzuführen, war im Wettbewerb von verschiedenen Teilnehmern wie Georg Hauberrisser und Gerhard Aengeneyndt geäußert worden, geht aber im Ansatz bis in die Zeit Max' I. Joseph zurück.<sup>177</sup> Schon damals war die Bedeutung des Durchbruchs für die Anbindung der Maxvorstadt die Altstadt evident geworden, ohne dass aber konkrete Planungen zu dessen Realisierung vorgenommen worden wären. In den Jahren um 1871 schlug der unter dem Pseudonym ‚Urbis Phantasus‘ agierende Verfasser neben einer „Linie von Sedan“ auch die Anlage einer „Wörthstraße“ vor, die sich mit dem zu behandelnden Projekt deckt. Die Radikalität, mit welcher dieser Verfasser nach dem Vorbild der Pariser Achsenschnitte vorging, macht es jedoch unwahrscheinlich, dass sein Entwurf jemals eine ernsthafte Behandlung erfahren hat.<sup>178</sup>

Ganz anders als im Sinne einer Utopie wurde dagegen im Jahr 1893 das Durchbruchvorhaben in Angriff genommen. Es war den Beteiligten klar, dass von dem Erfolg oder Misserfolg der Verhandlungen die Realisierung des Projektes abhing, da ein Neubau an dieser Stelle das Vorhaben auf Jahrzehnte hinaus verhindern würde. In dieser für die Stadtgestaltung an dieser Stelle als „einmalig“ empfundenen Situation musste sich die Argumentation der Stadtplanungsbehörden bewähren, wenn die im Stadterweiterungswettbewerb angesammelten Ideen für den Stadtumbau nicht Makulatur werden sollten. Gleichzeitig mit dem Markthallenprojekt von Oberbaurat Rettig war dies das erste Projekt, das Durchbruchsmaßnahmen von größerer Bedeutung vorsah.

Grundlage der Verhandlungen mit den Verantwortlichen der Hypobank waren zunächst drei Entwürfe von Oberbaurat Wilhelm Rettig, die eine geradlinige Verlängerung der Prannerstraße zum Max-Joseph-Platz vorsahen. Im Entwurf III zieht er die Summe seiner Vorstellungen zur Neugestaltung des Platzes (Abb. 23).

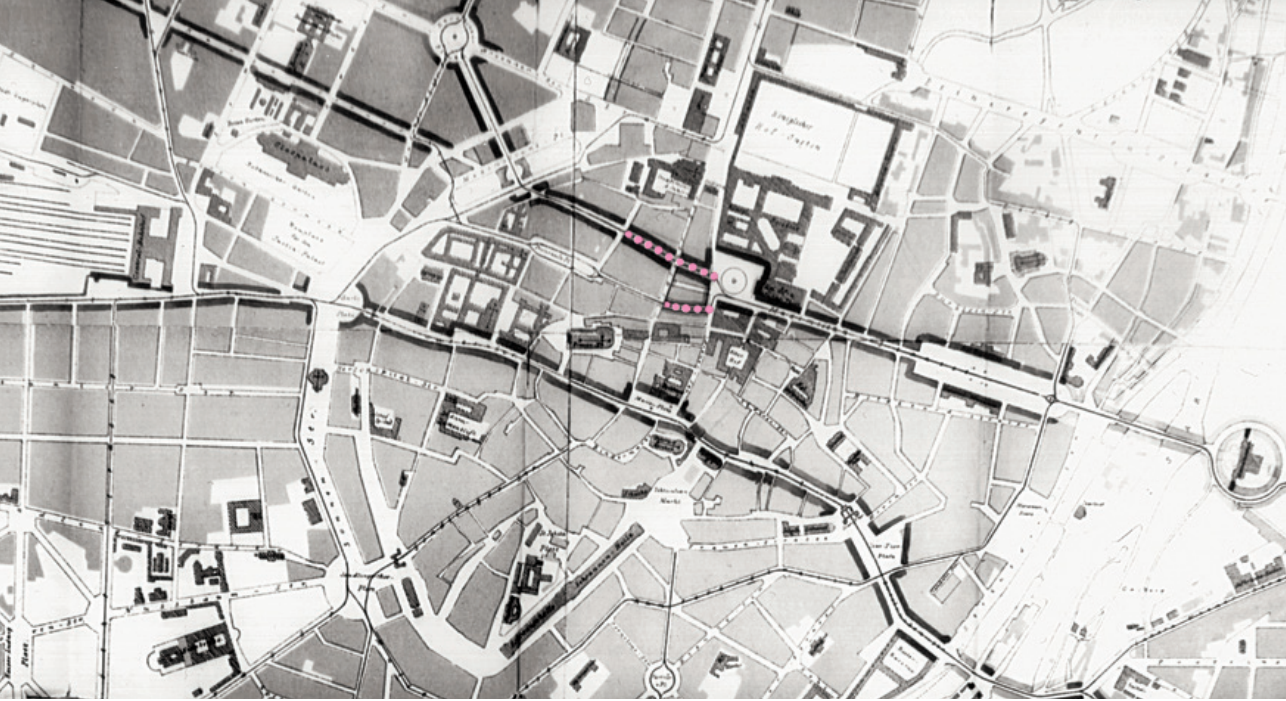
177 Vgl. NERDINGER 1980, 203, Anm.10. Auch im Stadtplan von Carl Lebschées „Malerischer Topographie“ ist der Durchbruch bereits schematisch eingetragen (LEBSCHÉE 1830, Frontispiz).

178 Im Akt StadtAM, Städt. Grundbesitz 521 findet sich ein „Plan über die Verlängerung der Prannersgasse“, datierbar in die Jahre 1871–73, allerdings ohne dazugehöriges Aktenmaterial. Es ist nicht klar, ob dieser Plan auf die Anregung der „Linie von Sedan“ zurückgeht oder ob er den gleichzeitigen Planungen zur Verlängerung der Perusastraße nach Westen entstammt.









24 Plan des Stadtbauamtes (Rettig, Fischer) vom 15.11.1893; StadtAM, LBK 111

Die Häuserfronten beiderseits der breit einmündenden Straße sind in den Platz hereingezogen und mit Arkaden versehen, um der von Norden kommenden Residenzstraße einen optischen Abschluss zu geben,<sup>179</sup> der architektonisch ausgestaltet werden konnte. Die Perusastraße mündet als Verlängerung der Maffeistraße in schräger Führung an der Süd-West-Ecke des Platzes ein. Um eine zu starke Aufsplitterung der Baublöcke zu vermeiden, schlägt Rettig an dieser Stelle eine Überbauung der Einmündung vor. Die Platzwirkung bliebe dadurch erhalten. Einen besonderen ästhetischen Vorteil seiner Entwürfe sieht Rettig darin, dass der Platz eine klar ausgesprochene Richtung erhalten würde, die in dem Denkmal Max Josephs angelegt sei. Die in die Ferne weisende Armhaltung der Figur fände ihren Sinn in einer monumentalen Straßen- und Platzfolge, die man sich bis zum Königsplatz und darüber hinaus fortgesetzt denken könnte. Diese Vorstellung illustriert bestens der Plan vom November 1893, den Rettig zusammen mit Theodor Fischer, dem Leiter des neu gegründeten Stadterweiterungsbüros verfasste (Abb. 24).

179 Diesen Gedanken, allerdings ohne den Arkadeneinbau, hatte Rettig schon 1892 vorgeschlagen, als es darum ging, die sehr enge Stelle gegenüber der Süd-West-Ecke der Residenz zu verbreitern (vgl. den Plan des Stadtbauamtes vom 5.8.1892; Baureferat-LBK, Generalakt Residenzstraße). Damals schon hatte der Widerstand der Adjazenten diese Lösung verhindert, so dass der Neubau des Restaurants „Zum Bauerngürl“ (Abb. MÜNCHEN UND SEINE BAUTEN 1912, 274) nur eine Verbreiterung von 10 Meter auf 12,5 Meter brachte, ohne die Situation stadtbaukünstlerisch auszunützen. Rettigs zweitem Versuch, eine Straße durch einen Vorbau über Arkaden abzuschließen, war mehr Erfolg beschieden. Im Mai 1893 legte er zusammen mit Hans Grässel einen Baulinienentwurf für das Haus Platzl Nr. 4 vor, in dem der Vorbau diese Funktion sowohl von der erweiterten Pfisterstraße, als auch von der Orlandostraße her erfüllte. Die städtebauliche Wirkung dieses Motivs lässt sich nach dem Neubau des Orlando di Lasso-Hauses (1898/99; Architekt: Max Littmann) noch heute verifizieren.



In dem Gutachten zu diesem Plan – einer der Schlüsseltexte in der Diskussion um das Projekt – wird von den beiden neben der stadtbaukünstlerischen Bedeutung auch die verkehrstechnische Dringlichkeit der neu zu schaffenden West-Ost-Achse betont.<sup>180</sup> Die Entlastung der Altstadt von einem Teil des Verkehrs würde auch bauliche Auswirkungen zeitigen, indem die alten Straßenzüge unverbreitert bleiben und somit ihre bestehende Eigenart und die zum Teil „*unvergleichlich schönen Städtebilder*“ behalten könnten.<sup>181</sup>

Eine private Verkehrszählung ergab, dass der bestehende Durchgang durch das so genannte Cotta-Haus (Theatinerstr. 11 / Promenadestr. 10) am Tag von ca. 3.000 Personen benutzt wurde, obwohl der allgemeine Durchgang von der Hypobank verboten war.<sup>182</sup> Sogar die Anlage einer neuen Trambahnlinie durch die neu zu schaffende Straße wurde bereits erwogen.

Ein privates Konsortium, bestehend aus 74 Anliegern der umgebenden Straßen, hatte vor allem die Steigerung des Geschäftslebens durch die neue Straße im Sinn. Seine Haltung war aber insofern schon ambivalent, als dass die Mehrheit seiner Mitglieder die Minimal-lösung, also den Durchbruch nur bis zur Theatinerstraße, bevorzugte, um die Anwesen zwischen Theatiner- und Residenzstraße zu schonen. Um aber den Verkehrsinteressen dennoch Rechnung zu tragen, sieht der Baulinienentwurf des Konsortiums eine Verlängerung der Prannerstraße zur **Perusastraße** vor. Als die Verhandlungen des Magistrats mit der Hypobank ihren Höhepunkt erreicht hatten, löste sich das Konsortium auf und versagte dem Magistrat eine großzügige finanzielle Unterstützung, die ihm gegenüber der Bank den benötigten Rückhalt hätte geben können. Denn der Magistrat hatte angesichts der hohen Kosten<sup>183</sup> nur auf Drängen des Kollegiums der Gemeindebevollmächtigten die Verhandlungen fortgesetzt,<sup>184</sup> die durch die starre Position der Hypobank sowieso schon erschwert erscheinen mussten. Die in den Magistratsakten erhaltenen Briefwechsel und Gesprächsprotokolle mit Ritter von Pühn, dem 1. Direktor der Bayerischen Hypotheken- und Wechselbank, belegen, dass die Geschäftsleitung jeglichem Vorschlag zur Durchführung der Straße ablehnend gegenüberstand, sei es nun in Form einer gedeckten

180 Schreiben von Rettig und Fischer an das Referat I vom 20.11.1893; StadtAM, LBK 111. Das Durchbruchprojekt würde die Möglichkeit bieten, neben dem traditionellen West-Ost-Zug des „mittelalterlich-bürgerlichen Münchens“ (Neuhauser Straße – Tal) einen zweiten anzulegen, der „mehr neuzeitliches Gepräge tragen“ und die „Stadt der Könige“ vorführen würde.

181 Dieser Gedanke geht fast bis in seine Formulierung auf den Wettbewerbsbeitrag Karl Henricis zurück, obgleich dieser den Prannerstraßendurchbruch nicht vorgesehen hatte. Vgl. HENRICI 1893, 1–2.

182 Schreiben von Friedrich Fischer im Auftrag eines Konsortiums an den Magistrat vom 9.5.1893; StadtAM, LBK 111.

183 Die Kostenvoranschläge des Stadtbauamtes vom 15./16.9.1893 veranschlagten 3,5 Mio. Mark für die „große“ Lösung (Durchführung der Prannerstraße und Verlegung der Perusastraße) und 1,9 Mio. Mark an Grunderwerbskosten für die „kleine“ Lösung; StadtAM, LBK 111.

184 Vgl. die Sitzungen der Gemeindekollegien vom 10./11.11.1893 in der MGZ 1893.

Passage<sup>185</sup> oder einer Straße von geringerer Breite mit oder ohne Überbauung der Straßenden.<sup>186</sup> Auch der Vorschlag, eine Straßenseite unter Arkaden zu legen, fand keine Zustimmung, da die Bank auch bei diesem Vorschlag den Ertrag ihres Anwesens im Falle eines Neubaus geschmälert sah. Obwohl das Straßenbauamt detaillierte Pläne ausarbeitete, die in Kombination oben genannter Möglichkeiten nur eine geringfügig verminderte Ausnützung versprachen, der in finanzieller Hinsicht aber eine Steigerung des Grundstückswertes durch die Anlage der Straße gegenüberstand, lehnte die Bank den Baulinienentwurf ab, so dass im Endeffekt der Wunsch der Geschäftsleitung, ruhige und vom Verkehrslärm unbehelligte Büroräume zu errichten, ausschlaggebend für die gesamte Projektierung gewesen sein mochte.

Die Mittel des Stadtmagistrats zu einem gütlichen Übereinkommen mit der Hypobank waren somit erschöpft. Letzte und entscheidende Instanz in Baulinienfragen war das Königliche Staatsministerium des Innern. In seinem Gutachten vom 30.1.1894 zum Projekt von Rettig machte es vor allem ästhetische Bedenken geltend.<sup>187</sup> Die gewählte Führung der Straßenachse auf die Mitte der Hoftheaterfassade rufe einen ähnlich ästhetischen Mißstand hervor, wie er sich auch beim Blick von der Amalienstraße auf das Akademiegebäude eröffne. Zudem werde das Verkehrsinteresse bezweifelt, da die Prannerstraße – trotz ausreichender Breite und zentraler Lage – bis dahin für den Verkehr völlig bedeutungslos sei. Da keine Einigung zwischen Magistrat und Hypobank in Aussicht stünde, könne der Antrag der Lokalbaukommission auf Baulinienänderung nur abschlägig beschieden werden.

Die von ministerieller Seite geäußerten Bedenken versuchte Architekt Otto Lasne mit einem Projekt zu entkräften, das er im Auftrag von Adjazenten ausarbeitete und mit dem er im März 1894 an die Öffentlichkeit trat<sup>188</sup> (Abb. 25). Unter Einhaltung der Besitzgrenzen würde die Straße eine leicht gekrümmte Führung und wechselnde Breiten (!) erhalten, somit der Auffassung von „gewachsenen“ Straßen entsprechen, wie sie von Camillo Sitte formuliert worden war.<sup>189</sup> Statt der monumentalen Lösung in Ausrichtung auf das Hoftheater und das Max-Joseph-Denkmal tritt in seinem Projekt eine unspektakuläre, eher „malerisch“ zu nennende Straßenführung.

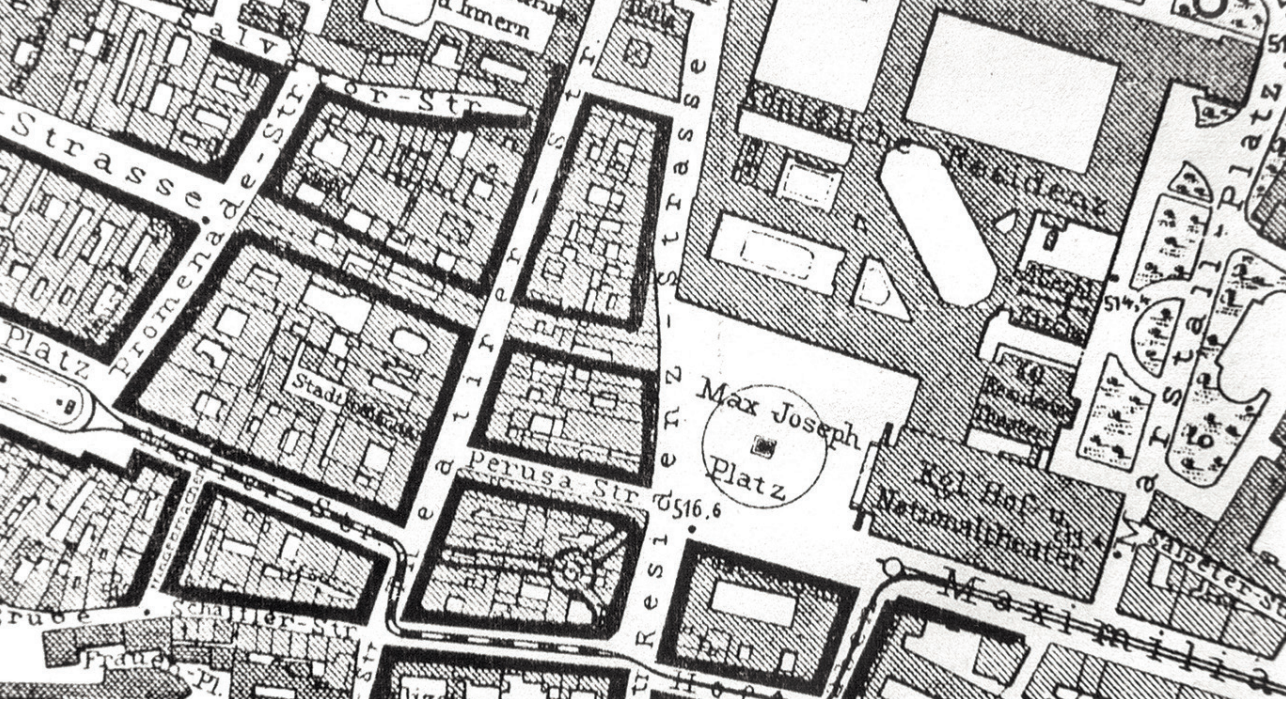
185 Vgl. den Plan des Stadtbauamtes (Rettig) vom 1.5.1893; StadtAM, LBK111.

186 Dieses städtebauliche Motiv wurde vom Stadtbauamt immer dann in die Diskussion gebracht, wenn sich die Verhandlungen mit den Grundeigentümern wegen des abzutretenden Terrains besonders schwierig gestalteten. Es erlaubt, den verlorenen Grund dadurch zu kompensieren, dass eine Nutzfläche über der Straße zugelassen wurde. Vgl. den Plan des Stadtbauamtes (Bertsch) vom 28.12.1906 mit der illustrierenden Zeichnung von Heilmann & Littmann (Abb. 22) im Generalakt Dultstraße, Baureferat-LBK.

187 BHStA, OBB 12734. Vgl. auch das Schreiben des Innenministeriums an die Regierung von Oberbayern vom 2.2.1894; StadtAM, LBK 111.

188 LASNE 1894. Teilweise abgedruckt in der SBZ 1894, 81–82.

189 Vgl. SITTE 1889. Noch prägnanter in: SITTE 1904, 7–8.



25 Durchbruchprojekt an der Prannerstraße, in: Lasne 1894, Abb. 1

Aber auch sein Vorschlag und sein Appell an den guten Willen der Hypobank, dieses die Stadtgestalt auf Generationen hinaus bestimmende Projekt zu verwirklichen, fanden kein Gehör. Sein Plan wurde zusammen mit den Plänen des Stadtbauamtes nach dem endgültigen Nein der Bank am 18.5.1894 und nach Beginn der Abbrucharbeiten auf dem Bankgelände im März 1895 für vierzehn Tage im Alten Rathaus öffentlich ausgestellt.<sup>190</sup>

Das Scheitern der Verhandlungen mit der Hypobank muss als Niederlage für den Magistrat und die städtischen Behörden gewertet werden, die schwer wog. Das Protokoll der Magistratssitzung vom 29.5.1894 lässt erkennen, dass besonders bei Wilhelm Rettig der Effekt einer Desillusionierung eintrat.<sup>191</sup> Da neben den inhaltlichen Argumenten gegen das Projekt auch Einwendungen formaler Natur vorgebracht worden waren, war die Stadtvertretung im Folgenden bemüht, das baurechtliche Instrumentarium zur Festlegung von neuen Baulinien in bebautem Gebiet zu schärfen. Dabei kam vor allem der Frage nach dem **Zeitpunkt** der Baulinienfixierung und der Frage des Zwangsenteignungsrechts für Ortsstraßen besondere Bedeutung zu. Anders als in Preußen gab es in Bayern für die

190 Der Neubau des Hypobankgebäudes wurde in den Jahren 1895/96 nach Plänen von Emil Schmidt aus Berlin errichtet. Dessen Fassadenausführung an der Promenadestraße erregte wegen seiner großen Portal- und Giebelfiguren noch einmal heftigen Widerspruch. Die Fassade an der Theatinerstraße (Entwurf: Kreisbaurat Reuter und Architekt Schobloch) entstand unter Wiederverwendung des Portals eines der Vorgängerbauten (SBZ 1900, 97).

191 „Es war mir in vorliegendem Falle eine Genugtuung genau und im Einzelnen nachweisen zu können, daß auch hier in München nur gewollt zu werden braucht, um Großes und Ersprößliches zu erreichen ohne besondere Opfer, nur dadurch, daß man etwas Geld in die Hand nimmt und die Sachen groß anpackt. Leider, zu meinem größten Bedauern habe ich mich arg getäuscht“ (MGZ 1894, 875–879).



Gemeinden kein generelles Recht der Zwangsenteignung. Die Münchener Gemeindevertretung hatte zwar schon im Jahr 1891 auf Grund der Beschlüsse vom 31.7. und 6.8. bei der Staatsregierung einen entsprechenden Antrag in Vorlage gebracht,<sup>192</sup> der aber zu keinem allgemeinen Recht führte. Nur in Ausnahmefällen, wenn sicherheitsgefährdende Zustände oder dringende Verkehrsverhältnisse es erforderten, konnte beim Innenministerium die Expropriation beantragt werden.<sup>193</sup> Wenn dieses Vorgehen für Straßendurchbrüche und -erweiterungen dennoch nicht angewandt wurde, mag dies daran liegen, dass die Meinung darüber im Magistrat geteilt war.<sup>194</sup>

Der Zeitpunkt der Baulinienfestsetzung war im Falle des Prannerstraßenprojekts in die Diskussion geraten, weil die Staatsregierung argumentiert hatte, dass in diesem Fall eine Baubewilligung seitens der LBK schon deshalb nicht versagt werden könne, weil eine neue Baulinie ja noch gar nicht genehmigt sei,<sup>195</sup> somit die **bestehende** Bauflucht maßgebend sein müsse. Diesem Mißstand suchte die revidierte Bauordnung Rechnung zu tragen, die am 29.7.1895 in Kraft trat. Demnach konnte ein Bauverbot so lange ausgesprochen werden, bis die Änderung der bestehenden Baulinie genehmigt war (Vgl. BORSCHT 1896, 5 und 7). Damit schuf sich die Stadt die Möglichkeit, erst nach der Planeinreichung eines Bauherren eine eventuelle Änderung der Baulinie zu instruieren. Dies war zwar nach der Münchener Bauordnung von 1879 auch nicht unmöglich gewesen, wie die Durchsicht der Akten erweist, aber die Diskussion um die Durchführung der Prannerstraße hatte eben die Präzisierung der rechtlichen Positionen von Privatseite und Baubehörden notwendig gemacht.

### 3. Projekte zur Bebauung des so genannten „Augustinerstocks“

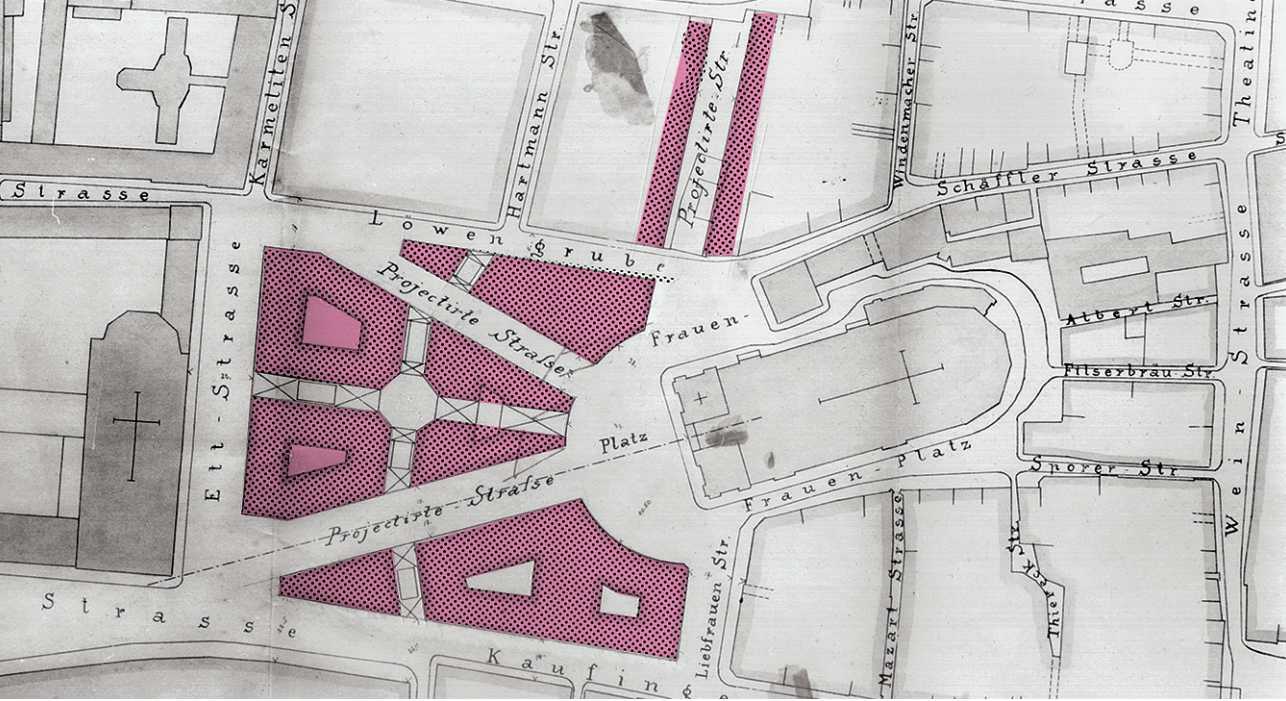
Dem Baublock des so genannten Augustinerstocks, begrenzt durch die Straßen Ett-, Neuhauser-, Augustinerstraße und Löwengrube, war seit den 1870er Jahren erhöhtes Interesse zugekommen. Damals hatte das Kgl. Justizministerium erwogen, auf dem Gelände den Neubau eines Justizgebäudes zu errichten. Zu diesem Zweck waren am 2.3.1879 bereits Baulinien genehmigt worden, die mit der Entscheidung für den Bauplatz an der Elisenstraße aber wieder hinfällig wurden. Die danach im Jahre 1887 einsetzenden Streitigkeiten zwischen Staat und Stadtgemeinde um die Eigentumsverhältnisse am so genannten Ett-

192 Vgl. die Beilage zu dem Antrag: „*Das Recht der Gemeinde zur Zwangsenteignung bei Anlage und Änderung von Straßen und Plätzen*“ und VERW.BER. 1891, 80. In Preußen galt der § 11 des Preußischen Fluchtliniengesetzes vom 2.7.1875: „*Gleichzeitig erhält die Gemeinde das Recht, die durch die festgesetzten Strassenfluchtlinien bestimmte Grundfläche dem Eigentümer zu entziehen*“ (zit. n. STÜBBEN 1890, 521).

193 Vgl. die Aktennotiz vom 19.12.1893 anlässlich der sich schwierig gestaltenden Verbreiterung des sog. Schleckergaßs am Marienplatz, StadtAM, Städt. Grundbesitz 327.

194 Schon im Falle des Färbergrabens, der ersten Verbreiterung in größerem Maßstab, hatte sich der Magistrat mit 14:10 Stimmen gegen dieses Verfahren ausgesprochen; vgl. die magistratische Abstimmungsliste vom 10.5.1872, StadtAM, Städt. Grundbesitz 327.

195 Schreiben der Staatsregierung an die LBK vom 28.10.1893, StadtAM, LBK 111.



26 Baulinienprojekt für den Augustinerstock, in: Geist 1895

platz, der platzartigen Erweiterung zwischen Augustinerkirche und dem Anwesen Löwen-grube Nr. 6 (Abb. bei SEMBACH/STERNER 1977, 9), zogen sich bis Ende der 1890er Jahre hin, was die Verfügbarkeit als Baugelände für die Staatsbehörden natürlich einschränkte.<sup>196</sup>

Nichtsdestotrotz wurden in der Zwischenzeit von verschiedenen Seiten Überlegungen angestellt, wie das Terrain, dem an Fläche in der Innenstadt nichts Vergleichbares gegenüberstand, städtebaulich genützt werden könnte. In der Tat stellte es durch die Nähe zur Frauenkirche und durch die verkehrsmäßige Bedeutung als „Gelenk“ des Straßengefüges ein potentiell hochwertiges Baugelände dar, das der städtebaulichen Phantasie manchen Anreiz gab. Leitmotiv dieser Überlegungen war seit Ende des 18. Jahrhunderts der Gedanke der „Domfreiheit“, d.h. einer Freilegung der Frauenkirche von umgebenden Gebäuden.

Mit dem Beitrag Hauberrissers im Stadterweiterungswettbewerb beginnt in den 1890er Jahren die Reihe der Vorschläge zur Umgestaltung des in schlechtem baulichen Zustand befindlichen Augustinerstocks. Ohne wesentliche Baulinienänderung wollte er ihn in einen „Bazar“ umwandeln (Vgl. WEBER 1893, 401). Dieser Vorschlag fand seine monumentale Steigerung in dem Projekt von Bauunternehmer Eugen Geist, das er im Oktober 1895 ausarbeitete und am 15.1.1896 dem Magistrat vorlegte (Abb. 26). Anstelle des Augustinerstockes, der Augustinerkirche und des zwischen Liebfrauenstraße und Augustinerstraße gelegenen Gebäudekomplexes sollte ein neues kommerzielles Zentrum entstehen, das

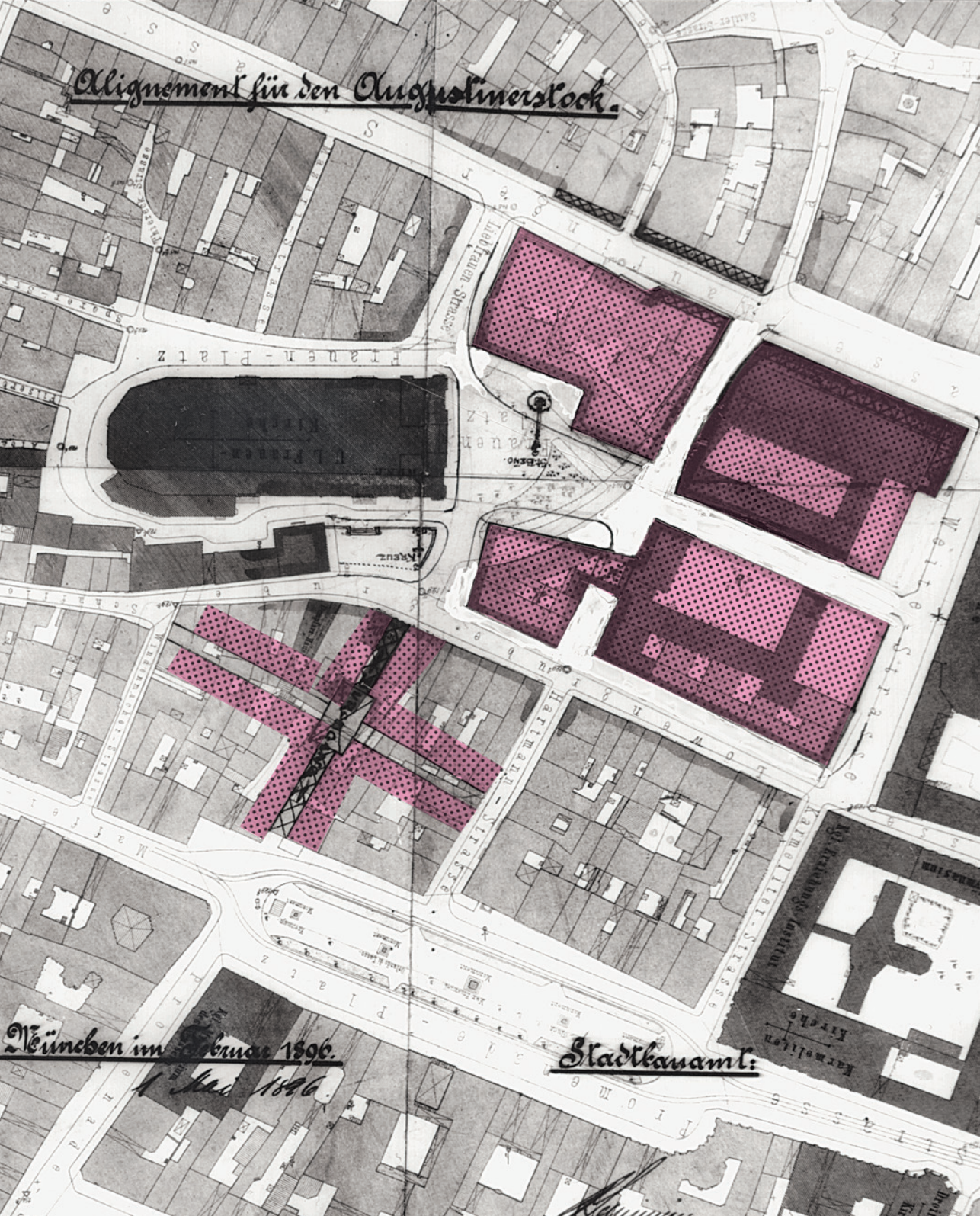
196 Vgl. StadtAM, Städt Grundbesitz 325.

München zu neuer Anziehungskraft gereichen sollte. Kernstück der Anlage war eine neue Straße, die vom Eck der Michaelskirche frontal auf das Hauptportal der Frauenkirche zuführte mit dem Ziel, „*die schöne Fassade dem Blick des Beschauers auf große Distanz freizulegen*“ (GEIST 1895, 2). Zwei weitere Straßen von der Karmeliterstraße und vom Promenadeplatz her sollten dem halbkreisförmig gestalteten Frauenplatz eine zentralisierende Wirkung verschaffen. Ein „*Straßenbild von so wundervoller Schönheit*“ würde geschaffen, wie es kaum eine andere Stadt aufzuweisen hätte. Die Fassaden der Neubauten seien in den „*monumentalen Formen der Renaissance*“ gedacht, die Baublöcke von Passagen durchzogen, die in ihrer architektonischen Ausstattung ihr Vorbild, nämlich die Galleria Vittorio Emanuele in Mailand, weit übertreffen sollten. Im Schnittpunkt der Passagen des symmetrischen Mittelbaues stünde eine imposante Rotunde.

Die Antwort von Theodor Fischer, dem als Leiter des Stadterweiterungsbüros auch jegliche Anträge auf Baulinienänderungen in der Innenstadt zuliefen, ließ nicht lange auf sich warten. Natürlich hatte das Projekt von Eugen Geist aus rein technischen Mängeln keine Aussicht auf Verwirklichung, denn die spitzwinklig zugeschnittenen Baublöcke in der Höhe einer Galleria Vittorio Emanuele widersprachen den Anforderungen der Statik. Aber immerhin provozierte es einen Gegenentwurf von Theodor Fischer, welcher die Gestaltungsmittel des progressiven Städtebaus exemplifizierte (Abb. 27). Seine Straße läuft nicht frontal auf die Domfassade zu, sondern visiert in leicht spitzem Winkel den südlichen Turm der Kirche an. Der Grundriss des Frauenplatzes ist unregelmäßig gehalten, Niveauunterschiede werden nicht ausgeglichen (siehe Treppe und Auffahrt an der Nordseite). Verkehrstechnisch wird die Verbindung des Färbergrabens mit der Hartmannstraße erreicht, wobei die Einmündung am Frauenplatz über der Durchfahrt bebaut werden könnte. Kaum eine Bauflucht findet an den Ecken eine geradlinige Fortsetzung auf der gegenüberliegenden Straßenseite, was den Plan von der symmetrischen Härte des Geist'schen Projektes unterscheidet. Die Breite der Gehwege variiert, was im Detail – ebenso wie die gute Platzierung der Denkmäler – die Vielgestaltigkeit der Umgebung ausmacht. Die alte Augustinerkirche bleibt im Fischer'schen Entwurf erhalten, obgleich zweckentfremdet: im südlichen Seitenschiff könnten hinter den Arkaden Verkaufsläden eingerichtet werden,<sup>197</sup> im Obergeschoß wäre die Möglichkeit gegeben, eine 72 Meter lange und 9 Meter breite Galerie einzurichten. Den verwinkelten Fußgängerdurchgang von der Löwengrube zum Promenadeplatz ersetzt Fischer durch eine gedeckte Passage mit innenhofartiger Erweiterung; Eugen Geist hatte hier den Durchbruch einer Straße vorgesehen.

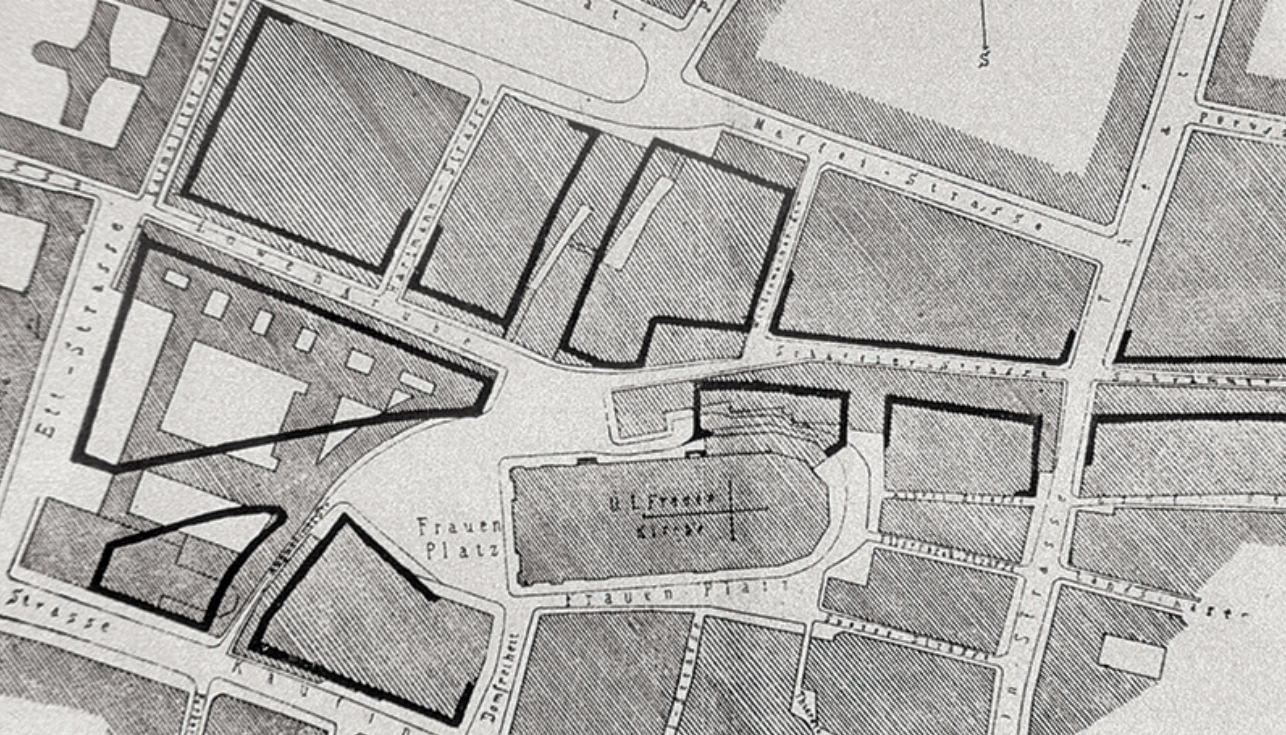
197 Der Arkadeneinbau war das bevorzugte Mittel von Fischer zur Straßenverbreiterung. Ohne die Baulinie zu verändern, konnte der Fußgängerverkehr von der Fahrbahn getrennt werden. Vgl. auch die Skizze von Fischer vom 29.8.1895 im Plan vom 1.7.1895 zur Verbreiterung der Rosenstraße; Baureferat-LBK, Generalakt Pettenbeckstraße. Leider waren die Laubengänge bei den Geschäftsinhabern nicht besonders beliebt, da sie nur kleine, schlecht beleuchtete Auslagen ermöglichten.





27 Plan des Stadtbauamtes (Schwining, Fischer) vom 1.5.1896; StadtAM, Städt. Grundbesitz 325





28 Baulinienprojekt für den Augustinerstock, in: Stierstorfer 1902, Abb. 1

Der Entwurf, mit dem sich Fischer wiederum als Vertreter jener „malerischen“ Richtung erweist, welche den Städtebau zu ästhetisieren versuchte, wurde in der Bauausschussitzung vom 4.5.1896 im wesentlichen gebilligt, wobei allerdings eingeräumt wurde, dass die Baulinienfestsetzung noch verfrüht sei, weil über die künftige Verwendung des Augustinerstockes noch nicht entschieden sei.

Nicht zuletzt zur Klärung dieser Frage setzte Prinzregent Luitpold im Jahr 1901 eine staatliche Monumentalbaukommission ein.<sup>198</sup> Nachdem durchgesiekt war, dass diese Kommission die Erhaltung und Restaurierung der Augustinerkirche in Erwägung zog, veröffentlichte der Gemeindebevollmächtigte Stierstorfer eine Broschüre, welche die Diskussion der folgenden Jahre mitbestimmen sollte (STIERSTORFER 1902). Ein beigegefügter Plan illustrierte seine Vorstellungen (Abb. 28). Der keilförmige Baublock an der neu zu schaffenden Diagonalstraße war für ein Staatsgebäude gedacht, dessen lange Fronten die Möglichkeit zu einer „umfassenden Gestaltung des Straßenbildes“ unter Einbeziehung der „perspektivischen Wirkung des Domes“ böten. Sein Ziel war die Schaffung eines neuen Verkehrszentrums an der Frauenkirche, das geeignet sein sollte, die traditionellen Nord-Süd- und West-Ost-Achsen zu entlasten. Die massiven Eingriffe in den Baubestand der Anwesen an der Schäffler- und Schrammerstraße würden nach seiner Auffassung durch die Wertsteigerung der Restgrundstücke als Baugrund in erster Geschäftslage mehr als entschädigt.

198 Handschreiben vom 1. und 13.11.1901, abgedruckt in: SBZ 1901, 404.

Dieser bis dahin radikalste Vorschlag zur Gestaltung einer „Domfreiheit“ rief alsbald seine Gegner auf den Plan, die sich in einer Ecke formierten, in der man sie zu jener Zeit nicht unbedingt hätte erwarten müssen. Denn es wurden nicht die verkehrstechnischen Nachteile des Stierstorfer'schen Planes kritisiert,<sup>199</sup> sondern dessen Vorhaben, die Augustinerkirche abzubrechen. An dieser Frage schieden sich die Geister, und von ihrer Beantwortung schien die weitere Verwendung und Gestaltung des Augustinerstockes abzuhängen. Entschiedener Befürworter für die Erhaltung war Gabriel von Seidl, Mitglied der Monumentalbaukommission, der 1905 eine Denkschrift zur Augustinerkirche veröffentlichte.<sup>200</sup> Er hob das markante und in dieser Art einmalige Städtebild hervor, das durch die bis dahin als Mauthalle genutzte Kirche wesentlich mitgeprägt werde. Zur künftigen Verwendung als Verkaufs- und Ausstellungshalle für Kunsthandwerk schlug er einen Umbau vor, zu dem Karl Hocheder Pläne ausgearbeitet hatte.<sup>201</sup> Wenn auch dieser Verwendungszweck nicht unumstritten war, so fanden sich doch auch im Kollegium der Gemeindebevollmächtigten, in dem die Frage besonders heftig diskutiert wurde, Vertreter der Meinung, dass die Kirche erhalten werden müsse.<sup>202</sup>

Im August 1907 wurde vom Staatsministerium des Innern und der Finanzen die Verwendung des Areals einschließlich der Augustinerkirche für ein neues Polizeidirektionsgebäude in Aussicht genommen, ohne dass über die Gestaltung des Terrains ein Konsens bestanden hätte.<sup>203</sup>

Am 26.11.1908 wurde daraufhin von der bayerischen Staatsregierung ein öffentlicher Wettbewerb unter den deutschen Architekten ausgeschrieben.<sup>204</sup> Den Bewerbern wurde freigestellt, die ehemalige Augustinerkirche zu erhalten und für die Zwecke der Polizeidirektion zu verwenden oder durch einen vollständigen Neubau zu ersetzen. Die Besetzung des Preisgerichts deutete aber schon an, welcher Lösung der Vorzug gegeben werden sollte. Unter den vierzehn Preisrichtern befanden sich allein sechs Mitglieder der Monumentalbaukommission und drei weitere Juroren, die sich bereits öffentlich für die Er-

199 Eine Straße in der vorgeschlagenen Breite von 16–18 Meter hätte einen großen Verkehr hervorgerufen, der aber in der Fortsetzung der Schöffler- und Schrammerstraße nicht hätte abgeleitet werden können. In verkehrlicher Hinsicht effektiver wäre der Nord-Süd-Durchbruch gewesen, der einem seit spätestens 1883 immer wieder geäußerten Bedürfnis entsprach.

200 SEIDL 1905. Die Diskussion um die Kirche wurde auf überregionaler Ebene geführt, vgl. dazu SBZ 1905, 5–6; SBZ 1906, 134; SBZ 1907, 263. Vgl. auch MNN vom 9.3.1906 mit Gutachten von Theodor Fischer (Stuttgart), Prof. Hofmann (Darmstadt) und Karl Henrici (Aachen).

201 SEIDL 1905, T. 7 und 8. Das Erdgeschoß des Chores ist in Arkaden und eine Durchfahrt aufgelöst. Das Motiv scheint der Jakobskirche in Rothenburg nachempfunden zu sein. Vgl. HOCHEDER 1906, 76, Abb. 3.

202 Vgl. die Sitzung des Gemeindegremiums vom 22.2.1906 (MGZ 1906, 350–355).

203 Lösung der Augustiner Stock-Frage!, in: MNN vom 10.8.1907.

204 „Bestimmungen für den Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für ein neues Polizeigebäude in München“; StadtAM, Städt. Grundbesitz 325.



haltung der Kirche ausgesprochen hatten.<sup>205</sup> Von den insgesamt achtzig eingelaufenen Entwürfen sahen denn auch 54 eine künftige Wiederverwendung des Gebäudes vor. Von den sechs zu vergebenden Preisen fiel nur ein dritter Platz auf eine anders geartete Lösung. In den Pressereaktionen auf den Ausgang des Wettbewerbs wurde teils befriedigt, teils lamentierend bemerkt, dass damit die „künstlerischste“ Lösung zur Ausführung bestimmt worden war und nicht etwa die „praktischste“, wie sie die Anhänger der „Domfreiheit“ gefordert hatten.<sup>206</sup> Wiederum war es Theodor Fischer, dem im Anschluss an den Wettbewerb die Aufgabe übertragen wurde, die prämierten Entwürfe zu einem neuen Bauplan zusammenzufassen. Im Oktober 1910 erhielt er den Auftrag zur Bauführung; im Herbst 1913 war der Bau abgeschlossen.<sup>207</sup>

#### 4. Neue Nord-Süd-Verbindungen

##### 4a. Promenadestraße – Frauenplatz – Hotterstraße – Sendlinger Tor

Dem Grundriss der Münchener Innenstadt mangelte es an Straßenverbindungen, die geeignet waren, die traditionellen Hauptachsen vom Verkehr zu entlasten. Dies gilt neben der West-Ost-Achse in besonderem Maße für die von Norden nach Süden führenden Straßen. Wollte man beim Passieren der Altstadt nicht Umwege durch enge und versetzt zueinander liegende Straßen in Kauf nehmen, war man gezwungen, die Theatinerstraße und ihre Anschlußstraßen (Wein- bzw. Sendlinger Straße) zu benutzen. Infolge des Verkehrsaufkommens von Schwer- und Leichtfuhrwerken kam es an Engpässen wie der Rosenstraße zu Behinderungen, die – glaubt man den Beschwerden in den Akten – nicht selten Gefahren für Leib und Leben der Passanten mit sich brachten. Auch die bestehende Parallele zur Theatinerstraße (Residenz-, Dienerstraße) konnte dem Problem nur geringe Abhilfe schaffen. Eine Verbesserung konnte nur herbeigeführt werden, wenn man entweder die vorhandenen Straßen auf eine dem Verkehr genügende Breite brachte, oder geeignete Parallelstraßen schuf bzw. ausbaute, die in der Lage waren, einen Teil des Verkehrs aufzunehmen.

Zur Entlastung der Theatinerstraße machte daher im Jahr 1883 der Ingenieur Schmid den Vorschlag, die Promenadestraße zur Brienner Straße zu verlängern. Die neue Straße sollte in 15 Metern Breite geradlinig vom Eck der Salvatorstraße zum Anwesen Brienner Str. 6 geführt werden. Er fügte seinem Schreiben detaillierte Berechnungen bei, die belegten,

205 Preisrichter waren die Herren Coluzzi, v. d. Heydte, Englert, v. Hildebrand, Reuter, Schachner, v. Schmidt, Littmann, v. Seidl, Hocheder (alle München), sowie: Hoffmann (Berlin), Hofmann (Darmstadt), Ohmann (Wien) und Wallot (Dresden). Vgl. MNN vom 30.6.1909.

206 Vgl. MNN vom 2./3. und 7.7.1909.

207 Zur Baugeschichte und Baubeschreibung, vgl. GEIGER 1920.

dass nach seinem Plan eine größere Fläche zur Bebauung bereit stünde, als durch die mit der Durchführung der Straße verbundenen Abbrüche verloren ginge.<sup>208</sup> Dies war jedoch nur möglich unter Einbezug des Salvatorplatzes, der bis dahin einem Lebensmittelmarkt als Verkaufsfläche diente.

Der Magistrat bekundete zunächst sein großes Interesse an dem Vorhaben, eine weitere Verbindung der Innenstadt mit den äußeren Stadtteilen zu schaffen.<sup>209</sup> Bedenken kamen jedoch wegen der Verbauung des „griechischen Marktes“ auf (MGZ 1883, 428). So wünschenswert die neue Straße wäre, so müsste ihr doch ein Teil des Ministerialgebäudes auf der Ostseite des Platzes zum Opfer fallen. Daher bestünden geringe Aussichten auf Verwirklichung des Projektes.

Drei Jahre später tauchte der Vorschlag erneut auf. Ein Komitee, dem auch der Architekt Otto Lasne angehörte, legte dem Magistrat Pläne vor, die eine Straßenverbindung in oben genanntem Sinn vorsahen. Die seinerzeit vorgebrachten Einwände, dass die neue Straße keine geeignete Fortsetzung nach Süden besäße, versuchten die Antragsteller damit zu entkräften, dass ja auch eine Straße von der Promenadestraße zum Frauenplatz denkbar sei (MGZ 1886, 51–52). Am 12.1.1886 lehnte der Magistrat aber wiederum ab, da er Zweifel an der Durchführbarkeit eines derartigen Durchbruches hegte. Auch verweigerte er den ersten Schritt zu diesem Plan, indem er den Ankauf des Hauses Salvatorstr. 18, das ein Haupthindernis für die Verlängerung der Promenadestraße nach Norden bildete, ablehnte.<sup>210</sup>

Der erste Planer, der den Gedanken einer zusammenhängenden Parallelstraße zur Theatiner-/Sendlinger Straße formulierte, war Karl Henrici in seiner Veröffentlichung zum Stadterweiterungswettbewerb (HENRICI 1893, 2). Von der Sendlinger Straße abzweigend könne mit Hilfe von Durchbrüchen der Anschluss über den Frauenplatz zur Promenadestraße und damit zur Brienner Straße geschaffen werden. Die Vorstellung, dieses Projekt als **Ganzes** durchzuführen, musste den Stadtplanungsbehörden als reine Utopie vorkommen. Dennoch lassen sich für die Amtszeit Theodor Fischers als Leiter des Stadterweiterungsbüros Belege dafür finden, dass der Gedanke nicht aufgegeben wurde, sondern Schritt für Schritt seine Verwirklichung finden sollte (Fig. 1).

208 Schreiben von Schmid an die LBK vom 5.3.1883; Baureferat-LBK, Generalakt Kardinal-Faulhaber-Straße.

209 Schreiben des Magistrats an die LBK vom 17.4.1883; Baureferat-LBK, Generalakt Kardinal-Faulhaber-Straße.

210 Die Summe von 220.000 Mark erschien dem Magistrat zu hoch im Verhältnis zu den Verbesserungen, welche die neue Baulinie bringen würde. Mit dieser Argumentation wurde auch eine ähnliche Initiative des Kollegiums der Gemeindebevollmächtigten aus dem Jahr 1895 abgewiesen (MGZ 1895, 922).

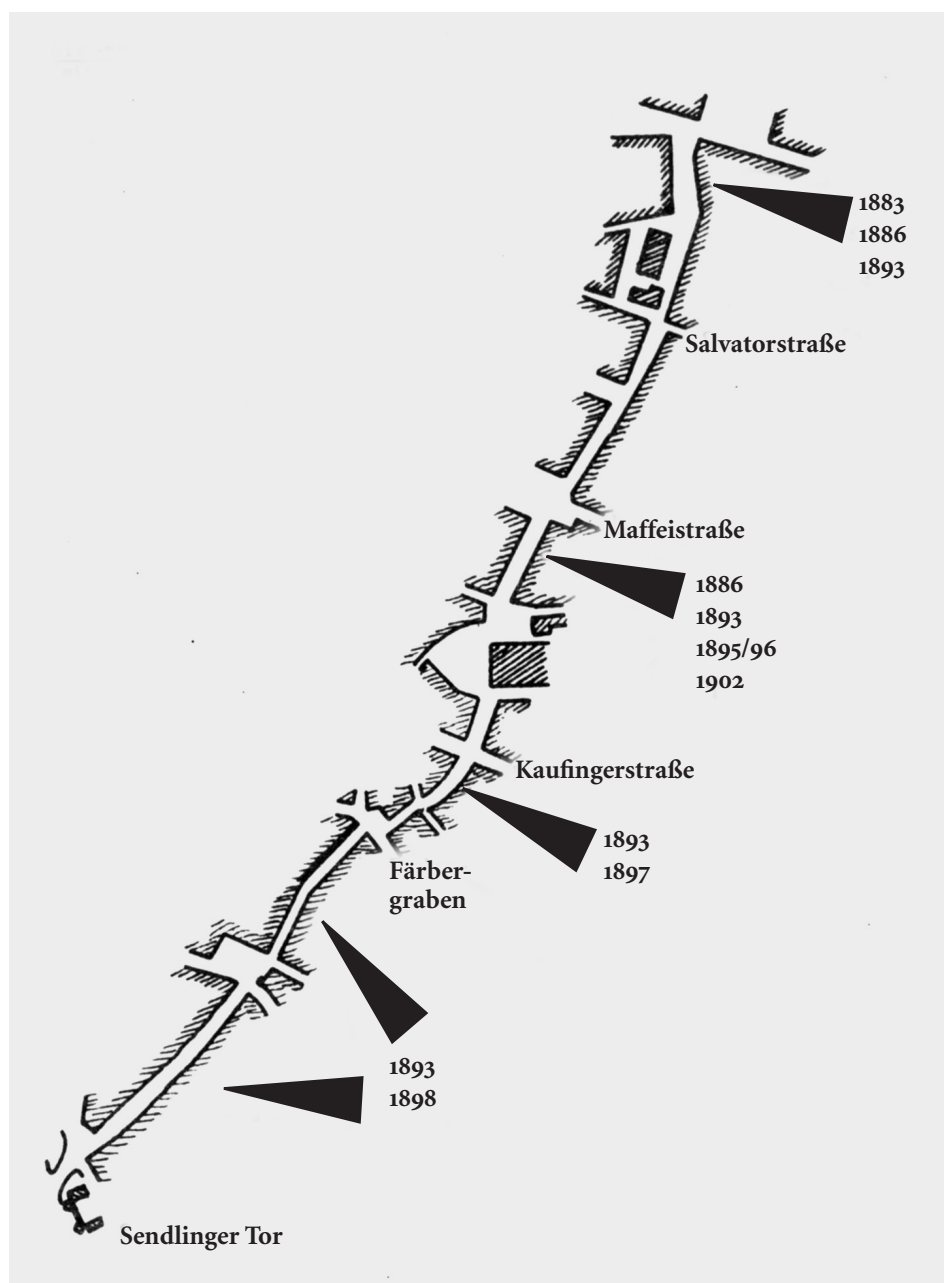


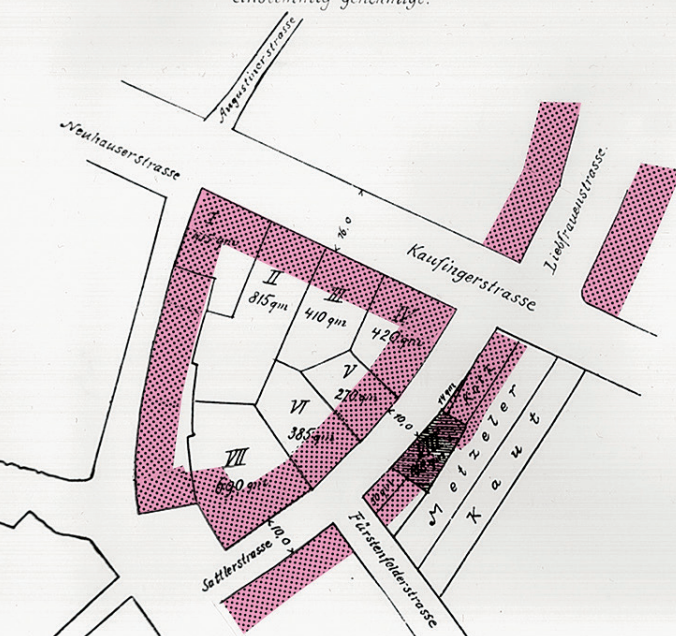
Fig. 1: Die neue Nord-Süd-Verbindung (mit Jahresangabe der Planungen)



## Projekt I

### Verlängerung der Liebfrauenstr.

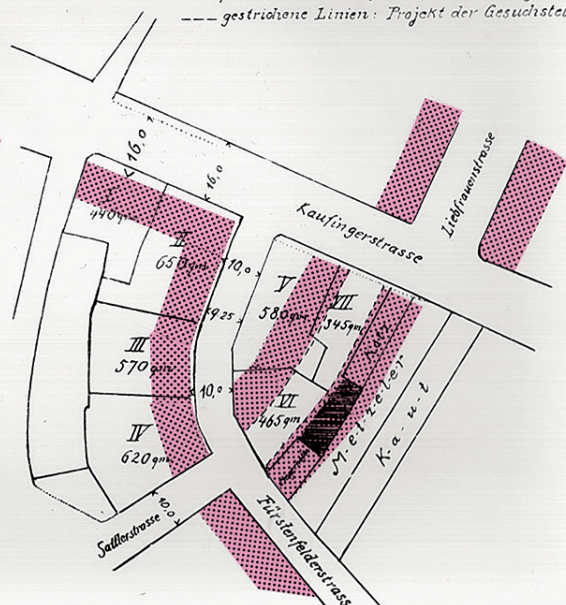
Erstes Magistrats-Projekt am 10. November 1897 vom Gemeindekollegium einstimmig genehmigt.



## Projekt II

### mit Beibehaltung der Fürstfelderstrasse und Durchführung der Sattlerstrasse zur Domfreiheit

..... punkt. Linien: Projekt Schwarzmayr.  
--- gestrichelte Linien: Projekt der Gesuchsteller.



29 Durchbruchprojekt von der Sattler- zur Liebfrauenstraße im Schreiben eines Konsortiums an den Magistrat vom 22.1.1898; Baureferat-LBK, Generalakt Kaufingerstraße

Ein wichtiges Teilstück des Henrici-Planes, nämlich der Durchbruch vom Promenade- zum Frauenplatz, wurde ab 1895/96 diskutiert, als erste Baulinienvorschläge in Zusammenhang mit der Bebauung des Augustinerstockes gemacht wurden (Abbn. 26, 28). Das Straßenprojekt, das die bereits bestehende Fußgängerpassage zwischen den Anwesen Promenadeplatz 4 und Löwengrube 13 dem allgemeinen Verkehr zugänglich machen sollte, war jedoch von der Augustinerstockplanung nicht zu trennen, so dass mit deren Verzögerung auch die Planungen und Verhandlungen für die neue Straße stagnierten.

Im Jahr 1897 wurde durch den Ankauf der Anwesen Kaufingerstr. 15–17 eine Baulinien-änderung möglich. Während der Magistrat die Häuser mit der Absicht erworben hatte, die lange diskutierte Verbreiterung der Kaufingerstraße zu realisieren, wurde im Kollegium der Gemeindebevollmächtigten ein anderer Vorschlag erörtert, der für die schwebende Frage einer neuen Nord-Süd-Verbindung eine eminente Bedeutung hatte. Es lagen nämlich verschiedene Pläne zur Verlängerung der Liebfrauenstraße zur Sattlerstraße vor (Abb. 29), die von Theodor Fischer ausgearbeitet worden waren. Sie bildeten das Kernstück des Vorhabens, an dieser Stelle ein neues Gelenk im Straßengefüge zu schaffen. In dieser Bedeutung wurde das Projekt auch ausdrücklich hervorgehoben: „Die Liebfrauenstraße, die heute noch eine Sackgasse ist, wird in absehbarer Zeit nach Norden verlängert werden müssen,

*indem nach dem Promenadeplatz, der Promenade- und Brienner Straße zu durchgebrochen werden muß [...]. Ich halte auch die Verlängerung nach Süden für äußerst dringend, denn sie wird eine Verbindung mit der Herzogspitalstraße und dem Sendlinger Tor-Platz herstellen und dadurch einigermassen die Neuhauser- und Kaufingerstraße entlasten.*<sup>211</sup>

Die Anlieger der Umgebung unterstützten diesen Vorschlag nicht zuletzt deshalb, weil er die Möglichkeit bot, die neue Straße mit lukrativen Geschäftshäusern auszustatten. Ihre Eingabe vom 22.1.1898 wurde aber vom Magistrat abschlägig beschieden.<sup>212</sup> Wiederum waren Kostengründe ausschlaggebend. Nachdem für die Häuser an der Kaufingerstraße fast 5 Mio. Mark ausgegeben worden waren, kamen weitere Ausgaben für die Neustrukturierung an dieser Stelle nicht mehr in Frage, zumal ja auch für die Fortsetzung der Straße nach Süden und Norden ein enormer Kostenaufwand zu erwarten war.<sup>213</sup>

Am 31.3.1898 wurde die Verbreiterung der Kaufingerstraße und der Fürstenfelderstraße nach den Vorstellungen des Magistrats genehmigt.<sup>214</sup> Damit war wieder einmal ein Durchbruchprojekt gescheitert. Das heißt aber nicht, dass die Idee einer zweiten Nord-Süd-Verbindung als Ganzes aufgegeben worden wäre. Otto Lasne versuchte 1899 mit der Veröffentlichung seiner Pläne, die sich im Wesentlichen mit denen Theodor Fischers deckten (Abb. 29), zu retten, was zu retten war. Er appellierte jedoch vergeblich an den Magistrat der „ersten Kunststadt Deutschlands“, die Gelegenheit wahrzunehmen und ein „Straßenbild von hoher Schönheit“ zu schaffen, das sich durch die Eröffnung eines weiteren Ausblickes auf die Frauenkirche ergeben würde (SBZ 1899, 100–101).

Auch in dem Plan von Theodor Fischer aus dem Jahr 1898 ist die Verlängerung der Sattlerstraße nach Süden eingezeichnet (Abb. 19). Die verbreiterte Hotterstraße mündet demnach in einen Platz, der anstelle des Radspieler-Anwesens anzulegen wäre und findet ihre Fortsetzung in einer neuen Straße zum Sendlinger Tor-Platz, die durch die Rückgebäude der Anwesen an der Kreuz- und Sendlinger Straße führt, um die Anlage neuer Vordergebäude zu ermöglichen. Dass eine solche Idee auch nach dem Scheitern der Fischer-Lasne'schen Planungen noch durchaus für erwägenswert erachtet wurde, belegt die Tatsache, dass im Jahr 1900 die Verbreiterung der Hotterstraße von 3 Meter auf 10 Meter versucht wurde, im gleichen Jahr aber fast erwartungsgemäß am Widerstand der Adjazenten scheiterte.<sup>215</sup>

211 Gemeindebevollmächtigter Würzburger in der Sitzung vom 11.11.1897 (MGZ 1897, 1231).

212 Baureferat-LBK, Generalakt Kaufingerstraße.

213 Schreiben des Magistrats an die LBK vom 19.2.1898; Baureferat-LBK, Generalakt Kaufingerstraße.

214 M.-E. Nr. 7010 vom 31.3.1898; Baureferat-LBK, Generalakt Kaufingerstraße.

215 Vgl. Magistratsbeschluss vom 7.3.1900 und den Plan des Vermessungsamtes vom 1.3.1900; Baureferat-LBK, Generalakt Hotterstraße.

#### 4b. Hochbrückenstraße – Radlsteg – Gärtnerplatzviertel

Wie schon in den Jahren 1884 und 1889, wandten sich im Sommer 1891 mehrere Anwesenbesitzer an der Hochbrückenstraße mit einem Verkaufsangebot für ihre Häuser an den Magistrat.<sup>216</sup> Sie schlugen vor, die Hochbrückenstraße, die bei den Häusern Nr. 7 und 9 noch sehr beengt war, sowie den gesamten Radlsteg zu erweitern. Dieser Vorschlag wurde vom Kollegium der Gemeindebevollmächtigten unterstützt, das in der Erweiterung vor allem die Möglichkeit sah, eine für den Fuhrwerksverkehr befahrbare Verbindung von der Maximilianstraße zum Gärtnerplatzviertel anzulegen. Dem ständig steigenden Verkehr sollte dadurch eine längst für notwendig erachtete Verbindung durch das Graggenauer Viertel erschlossen werden. Gleichzeitig könne die Sanierung des *„Jahrhunderte alten Teiles der eigentlichen Altstadt“* in Angriff genommen werden.<sup>217</sup>

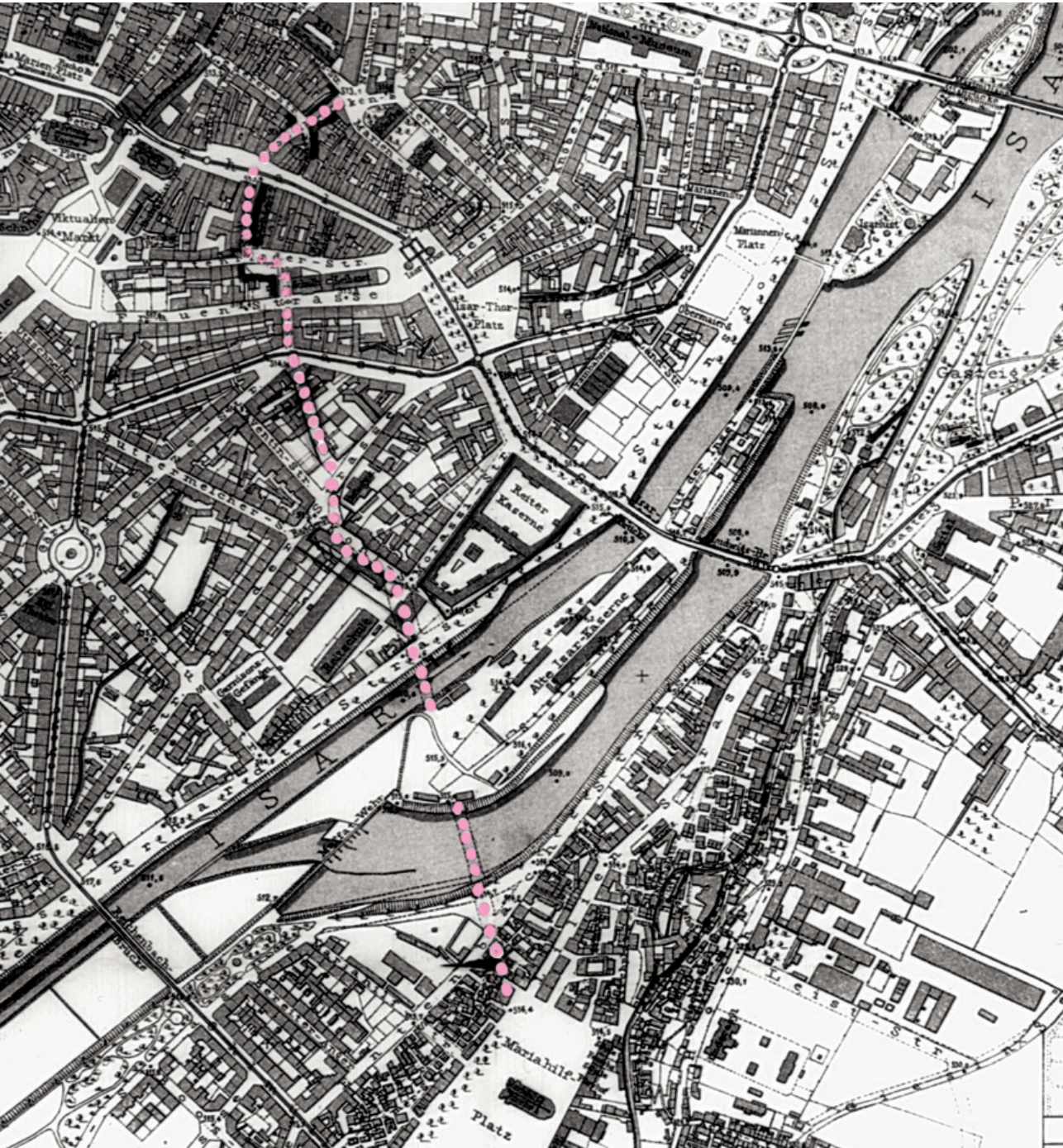
Der Magistrat und das Stadtbauamt vertraten dagegen die Ansicht, dass angesichts der hohen Ablösekosten erst die Ergebnisse des Stadterweiterungswettbewerbs abgewartet werden müssten, von dem ja grundlegende Vorschläge zur Verbesserung der Altstadt erhofft wurden. Auch die gleichzeitigen Verhandlungen zum Markthallenprojekt von Oberbaurat Rettig seien vorrangig zu behandeln. Im Rahmen dieses Projektes hatte Rettig eine neue Straße über dem Pfisterbach bis zur Maximilianstraße vorgeschlagen. Solange eine Entscheidung darüber noch ausstehe, sei die Erweiterung und Verlängerung der Hochbrückenstraße nach Süden nicht sinnvoll.

Nachdem sich aber das Scheitern des Markthallenprojektes abzeichnete, trieben Wilhelm Rettig und Theodor Fischer die fragliche Straßenverbindung voran, indem sie einen Plan vorlegten, welcher der Hochbrückenstraße eine wesentliche Bedeutung für die Anbindung des Graggenauer Viertels nach Süden zumaß. Im Plan vom 14.2.1894 (Abb. 30) lässt sich dieser Gedanke bildhaft nachvollziehen: die verbreiterten Straßen Hochbrückenstraße und Radlsteg münden in die an dieser Stelle platzartig erweiterte Westenriederstraße bzw. Zwingerstraße ein. Ein Durchbruch nach Süden sollte die Verbindung zur Baaderstraße und Kohlstraße und damit zu den Isarkaistraßen herstellen. Dieser Straßenzug wurde für so wichtig erachtet, dass man sogar mit einer neuen Isarbrücke spekulierte.

216 Der Preis für die Anwesen Tal 68, Westenriederstr. 20, Küchelbäckerstr. 1 und Hochbrückenstr. 7 und 9 wurde von den Hausbesitzern mit insgesamt 685.000 Mark veranschlagt. StadtAM, Städt. Grundbesitz 386.

217 Vgl. die Sitzung der Gemeindebevollmächtigten vom 10.11.1892 (MGZ 1892, 1312–1313).





30 Plan des Stadtbauamtes (Rettig, Fischer) vom 14.2.1894; StadtAM, Städt.Grundbesitz 386



Baulinienänderung im  
Thal.

Schulhaus

Handelsstr.

Isar-Thor

München, im Januar 1896

Stadtbauplan.

Stadtkanzamt:



Im Mai 1895 trat der Magistrat erneut in die Kaufverhandlungen mit den betreffenden Anliegern ein. In deren Verlauf wurde vom Stadtbauamt ein weiteres Projekt ausgearbeitet, das einen Durchbruch parallel zur Hochbrückenstraße und zum Radlsteg als kürzeste Verbindung zur Zwingerstraße vorsah (Abb. 31). Obwohl es eine effektivere Straßenführung versprach, wurde das Projekt vom Bauausschuss des Magistrats abgelehnt, da es eben nicht die „*mißlichen Verhältnisse am Radlsteg*“ berücksichtigte.<sup>218</sup> Immerhin übte das Alternativprojekt einen Druck auf die in Verhandlung stehenden Hausbesitzer aus. Noch im März 1896 kam die Einigung mit dem Magistrat zustande, so dass am 2.10.1896 ein Baulinienplan seine ministerielle Genehmigung fand, nach dem die Hochbrückenstraße von 7 Meter auf 14–15 Meter und der Radlsteg von 4 Meter auf 10 Meter verbreitert werden konnte.<sup>219</sup> Die Ausführung setzte unmittelbar danach ein: die in den Besitz der Stadt übergegangenen Gebäude Hochbrückenstr. 7 und 9 wurden von Oktober bis Dezember 1896 abgebrochen, der größte Teil ihrer Grundfläche wurde danach der verbreiterten Straße zugeschlagen. Auf dem Restgelände wurde 1923 bis 1925 die heutige Polizeinspektion errichtet.<sup>220</sup>

Die Verbreiterung des Radlstegs konnte ebenfalls 1896/97 realisiert werden, ermöglicht durch einen Neubau nach Entwurf des Architekten Paul Dietze, der die gesamte Ostseite des Radlstegs einnahm.

Nicht weiter verfolgt wurde dagegen die Anbindung an das Gärtnerplatzviertel, so dass die eigentliche Intention des Planes, nämlich eine praktikable innerstädtische Verkehrsachse von Norden nach Süden zu schaffen, nicht erfüllt wurde.

## 5. Die Verbreiterung der Sendlinger Straße

Der von Theodor Fischer bearbeitete Generallinienplan von 1895 hatte die Idee von Gerhard Aengeneyndt in dessen Beitrag zum Stadterweiterungswettbewerb aufgegriffen und für die Sendlinger Straße eine Verbreiterung an ihrer engsten Stelle vorgesehen. Im Oktober 1895 nahm der Magistrat die Realisierung dieses Projektes in Angriff. Die Sendlinger Straße sollte auf ihrer Ostseite bei den Anwesen Nr. 20–30 um ca. 3 Meter auf mindestens 14 Meter verbreitert werden.

Eine Anfrage bei den Anwesensbesitzern ergab aber, dass diese zu einer unentgeltlichen Grundabtretung für die Straße nicht bereit waren. Allenfalls wollten sie ihre Häuser vollständig von der Stadtgemeinde abgelöst wissen. Im April 1896 wurde dem Plan eine erste Genehmigung erteilt, unter dem Vorbehalt, dass sich der Magistrat binnen eines Jahres

218 Beschluß des Bauausschusses vom 13.1.1896; StadtAM, Städt. Grundbesitz 386.

219 M.-E. Nr. 18637 vom 2.10.1896; StadtAM, Städt. Grundbesitz 386.

220 Ein leicht modifizierter Baulinienplan wurde dafür bereits am 8.3.1915 genehmigt; Baureferat-LBK, Generalakt Hochbrückenstraße.





32 Plan des Vermessungsamtes vom 26.9.1897, abgeändert am 31.12.1898; Baureferat-LBK, Generalakt Sendlingerstraße

mit den betroffenen Hausbesitzern einigen sollte.<sup>221</sup> Diese Einigung kam aber nur mit dem Eigentümer von Nr. 28–30, Jakob Baudrexl, zustande. Durch dessen Neubau, der im Mai 1897 begonnen wurde, konnte neben der Sendlinger Straße auch die Schmidstraße auf 8,5 Meter und die Singlspielerstraße auf 5 Meter verbreitert werden. Die Pläne zu diesem Neubau lieferte Hans Grässel.

Um die Verbreiterung bei den nördlich anschließenden Häusern bemühte sich der Magistrat vergebens. Zwar gelang es ihm, das Anwesen Sendlinger Str. 27 zu erwerben, der Ankauf der restlichen Grundstücke scheiterte jedoch an den hohen Forderungen ihrer Eigentümer. Am 23.4.1899 wurde daraufhin eine provisorische Baulinie genehmigt<sup>222</sup> (Abb. 32), deren Ausführung aber erst in den 1920er Jahren begonnen wurde. Bis dahin bestand die konvexe Ausbuchtung an dieser Stelle, welche die Sendlinger Straße auf 12 Meter verengte (Abb. bei BAUER/GRAF 1985, 200).

221 M.-E. Nr. 7311 vom 19.4.1896; Baureferat-LBK, Generalakt Sendlinger Straße.

222 M.-E. Nr. 8604 vom 23.4.1899; Baureferat-LBK, Generalakt Sendlinger Straße.

### III. Baulinienkorrekturen nach „malerischen“ Gesichtspunkten

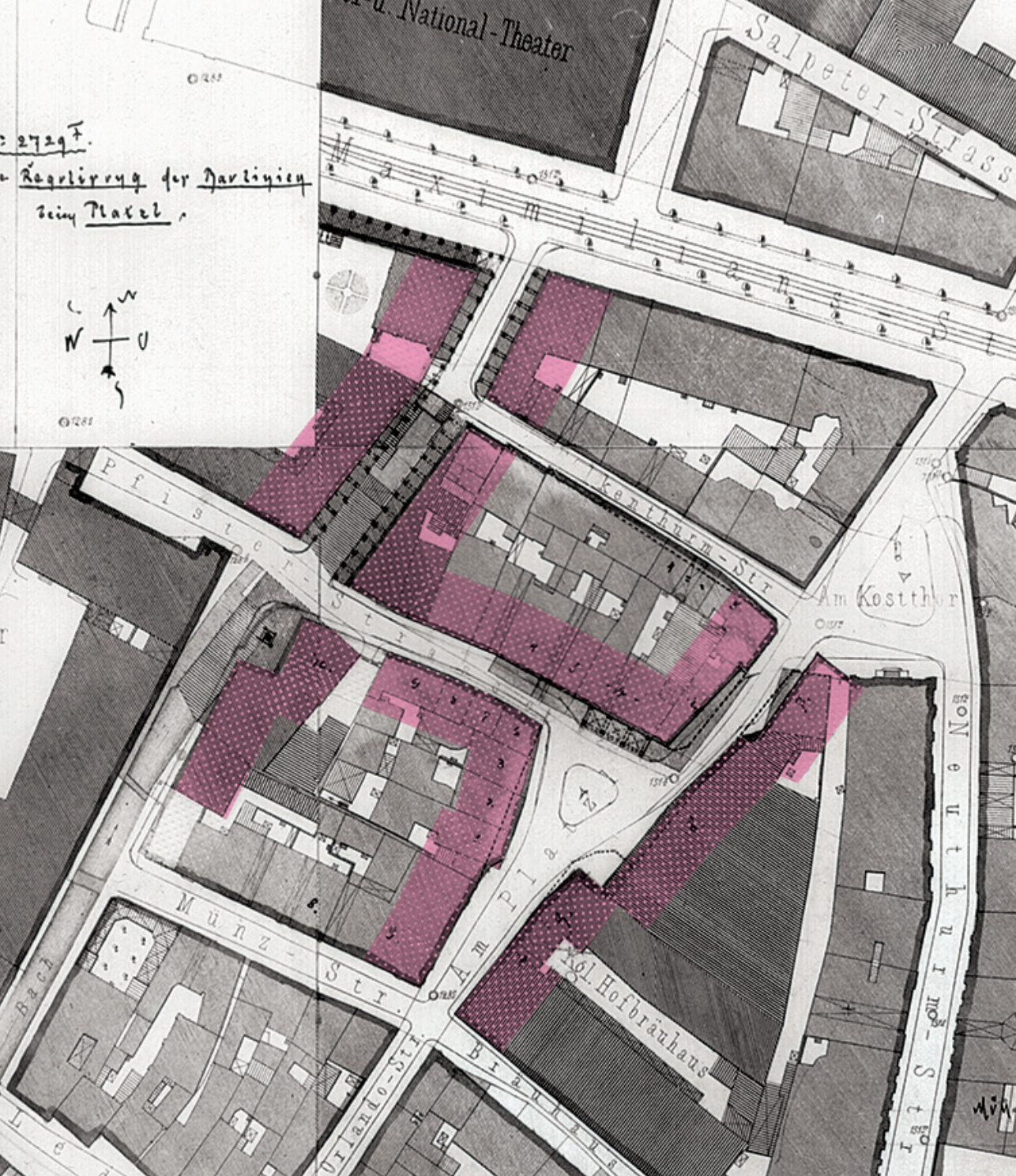
#### 1. Das Platzl

Die Regulierung des Platzls und der auf ihn zuführenden Straßen bildete seit den 1870er Jahren eine ständige Rubrik in den Sanierungsbemühungen des Magistrats. Nicht nur aus verkehrstechnischen, sondern auch aus sanitären Überlegungen heraus war die Erweiterung der zum Teil nur 3–4 Meter breiten Straßen ein dringendes Erfordernis. Die im Jahre 1878 genehmigte Baulinie hatte daher für die Verbindungsstraße zum Kosttor und für die Pfisterstraße am Übergang zum Platzl die für die Kanalisierungsarbeiten notwendige Breite von 7,5 Meter bzw. 8,5 Meter vorgesehen (Abb. 8). Die Ausführung dieser Baulinie, die im Jahr 1882 noch einmal im wesentlichen bestätigt wurde,<sup>223</sup> verzögerte sich aber bis in die 1890er Jahre, da die betroffenen Hausbesitzer die Grundabtretungen von insgesamt 256 Quadratmetern bei Pfisterstr. 4 und 5 bzw. Platzl Nr. 4 und 5 scheuten.

Im Juli 1892 kamen die Verhandlungen erneut in Gang. Die Besitzer der betreffenden Anwesen erklärten sich bereit, gegen eine Entschädigung von insgesamt 43.300 Mark die neue Baulinie zu akzeptieren. Ein Teil dieser Summe wurde vom Kgl. Hofbrauamt getragen, das an den Regulierungsmaßnahmen großes Interesse zeigte, um den Anschluss des Hofbräuhauses an das Kanalisationsnetz zu erreichen. Das Projekt hatte also gute Aussichten auf Verwirklichung, als im Mai 1893 Oberbaurat Rettig in Zusammenarbeit mit Hans Grässel mit einem modifizierten Baulinienplan an den Magistrat herantrat. Rettig hatte im Rahmen seines Markthallenprojektes ebenfalls eine Verbesserung der Verkehrsverbindung vom Tal zur Maximilianstraße durch Überwölbung des Pfisterbaches vorgeschlagen. Diesen Gedanken bezog er nun in seinen Baulinienentwurf ein, welcher das Gebiet zwischen Platzl und Pfisterbach neu strukturieren sollte (Abb. 33). Die Unterschiede zu den bisherigen Planungen sind augenfällig: mit der neuen Straße von der Maximilianstraße zum Rathausbogen ist eine effektive Verkehrsentlastung für das Platzl und seine benachbarten Straßen erreicht. Dadurch können die Regulierungen dort auf das Mindestmaß beschränkt werden. Ein Zurücksetzen der Baulinie ist deshalb nur für die Anwesen Pfisterstr. 4 und 5 sowie Platzl Nr. 5 und 7 vorgesehen. Die im Plan von 1878 projektierten Erweiterungen des Platzls bei Nr. 1–3 und an der südlichen Falkenturmstraße erachtet Rettig als überflüssig, ebenso verzichtet er auf die strikte Geradlinigkeit der Baulinien und die Parallelität der Häuserwände. Im Gegenteil, gerade solche Unregelmäßigkeiten der Platz- und Straßenwandungen versuchte Rettig zu erhalten, um die „interessanten Straßenbilder“ vor ihrer Zerstörung zu sichern.

223 Vgl. den Plan des Stadtbauamtes vom 30.7.1892; StadtAM, Städt. Grundbesitz 532.





33 Plan des Stadtbauamtes (Rettig, Grässel) vom Mai 1893; StadtAM, St/1111, Grundbesitz 532



Zu dem Bemühen, den „*baulichen Charakter der dortigen Stadtgegend*“ zu treffen (VERW. BER. 1893, 67), gehört nicht nur die weitestgehende Erhaltung der Baulinie, sondern auch die Gestaltung der vorgesehenen Neubauten. In dem Gutachten zu seinem Plan behält sich Rettig auch die Beurteilung der Fassadenpläne vor, insbesondere für den Neubau Platzl Nr. 4 und 5, der den optischen Abschluss des Platzls von Süden her bildete. Durch den projektierten Arkadenvorbau kam ihm diese Funktion auch für die Pfisterstraße von Westen her zu.<sup>224</sup>

Die Vorstellungen Rettigs sind weitgehend identisch mit denen, die von Karl Henrici im gleichzeitig laufenden Stadterweiterungswettbewerb formuliert wurden. Sie gehen von der richtigen Voraussetzung aus, dass Straßenbilder nicht nur vom Aufriss der Fassaden, sondern auch wesentlich vom Straßengrundriss, d.h. von der Baulinie, determiniert werden. Deshalb ist es auch nur konsequent, wenn dem Entwurf von Alignementsplänen mindestens die gleiche Aufmerksamkeit wie den Fassadenplänen zukommt. Rettigs Plan für die Umgebung des Platzls zeigt eine Fülle von Motiven, mit denen der im Anschluss an Camillo Sitte „malerische“ Städtebau operierte:

- 1) Arkaden: Der Durchbruch zur Maximilianstraße wird beiderseits mit erdgeschossigen Arkaden versehen. Dadurch wird eine Trennung des Fußgängerverkehrs vom Fuhrwerksverkehr erreicht.
- 2) Vorspringende Gebäudeteile: Siehe Platzl Nr. 4. Neben ästhetischen bot der Vorbau auch wirtschaftliche Vorteile, da er eine vergrößerte Nutzfläche zuließ.
- 3) Einspringende Ecken: Siehe Pfisterstr. 10. Sie boten Platz für Brunnen oder Denkmäler.
- 4) Divergierende Straßenwandungen: Siehe Verbindungsstraße vom Platzl zum Kosttor.
- 5) Erhaltung von konvexen oder konkaven Baulinien: Siehe Platzl (Westseite) oder Falkenturmstraße (Südseite).

Der Plan von Rettig und Grässel wurde jedoch nicht als ganzes zur Genehmigung vorgelegt. Die Straße über dem Pfisterbach wurde einem eigenen Genehmigungsverfahren unterstellt. Stattdessen konzentrierte sich das Interesse des Magistrats zunächst nur auf die Regulierung des Platzls. Da der Besitzer von Platzl Nr. 4 und 5, Franz Kester, zwischenzeitlich von seinem Angebot zurückgetreten war, verzögerte sich die Projektierung bis in das Jahr 1896. Entgegen den Vorschlägen des inzwischen zurückgetretenen Oberbaurats Rettig wurde am 29.1.1897 eine Baulinie genehmigte, die wesentliche Bestandteile seines Planes nicht übernahm.<sup>225</sup> Zwar wurde der Vorbau über den Arkaden bei Nr. 4 genehmigt, nicht aber die unregelmäßige Baulinie an der West- und Ostseite des Platzls. Stattdessen

224 Gutachten des Stadtbauamtes (Rettig, Grässel) vom 30.5.1893; StadtAM, Städt. Grundbesitz 532. Die beigelegte perspektivische Ansicht ist offenbar nicht erhalten.

225 M.-E. Nr. 26173 vom 29.1.1897; StadtAM, Städt. Grundbesitz 532.

wurde eine geradlinige Bauflucht in Verlängerung des Hofbräuhauses bis zum ehemaligen Kosttor vorgesehen.

Die Bauarbeiten am Platzl begannen 1896/97 mit dem Umbau des Hofbräuhauses (Abb. bei BAUER 1982a, 59 und 61) durch das Baugeschäft Heilmann & Littmann und dem Neubau von Platzl Nr. 1 (Abb. MÜNCHEN UND SEINE BAUTEN 1912, 341) nach Plänen von Max Ostenrieder. In den Jahren bis 1899 folgten insgesamt vier Neubauten, welche die Umgestaltung des Platzls nach der neuen Baulinie fortsetzten: die beiden Corpshäuser „Frankonia“ und „Rhenopalatia“ (Abb. MÜNCHEN UND SEINE BAUTEN 1912, 301–302), das Orlando di Lasso-Haus (Abb. bei BAUER 1982a, 65) und das Wohnhaus Barnbichler, Pfisterstr. 4/5 (Abb. MÜNCHEN UND SEINE BAUTEN 1912, 361).

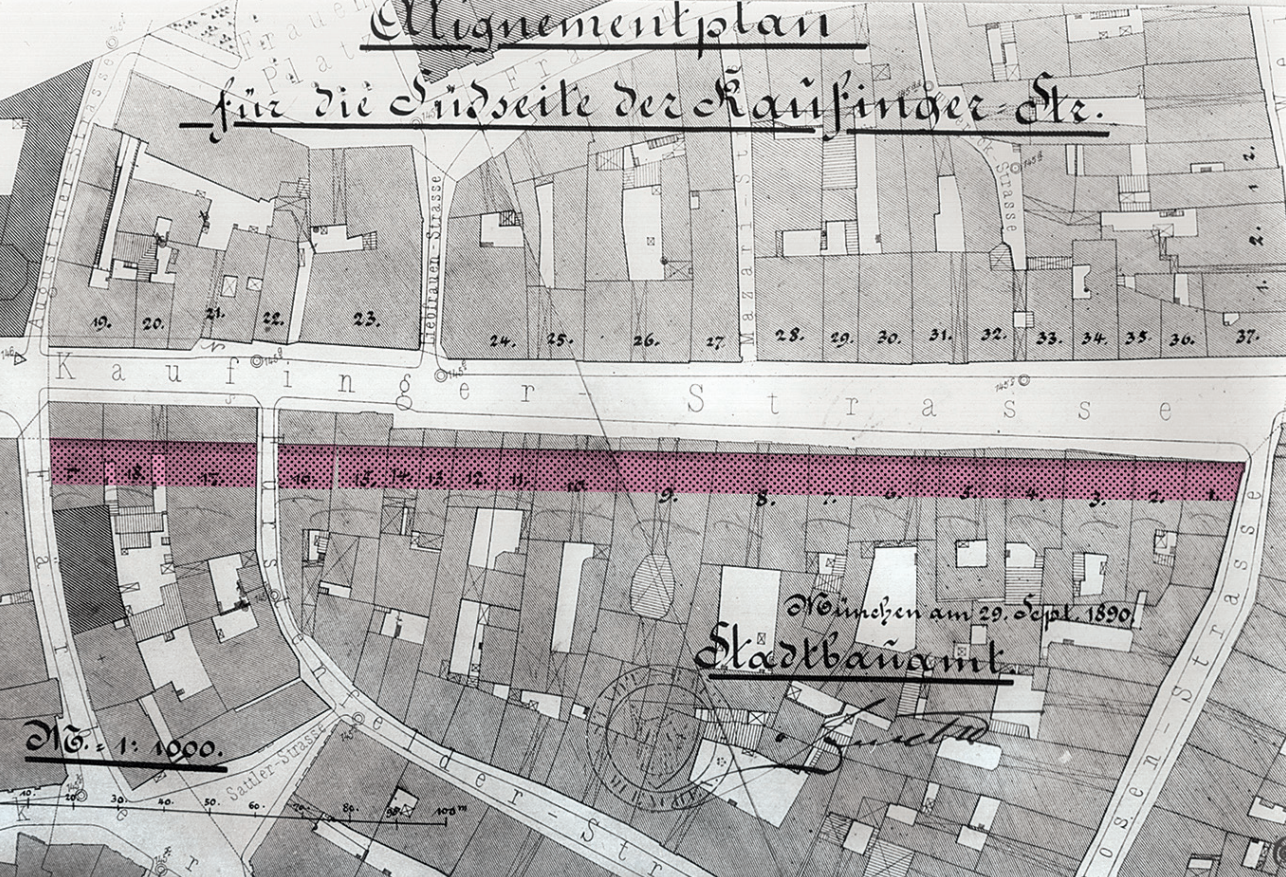
Die Fassadengestaltung für die Neubauten an der Ostseite erfolgte nach Maßgabe eines Gesamtentwurfes des Baugeschäfts Heilmann & Littmann, dessen Einhaltung von der Kgl. Hofbräuhausverwaltung als Vorbesitzerin des Terrains zur Bedingung gemacht worden war (DROLLINGER 1912, 303). Durch eine „volkstümliche“ Bauweise – sprich: Deutsche Renaissance – sollte die spezifische Eigenart des Platzes gewahrt bleiben, bzw. im eigentlichen Sinn erst geschaffen werden. Nicht ohne Stolz wurde das Zusammenwirken von Ost- und Nordseite des Platzes gepriesen; es sollte ein Weg aufgezeigt werden, *„wie derartige Platzbilder auch in unserer Zeit noch zu schaffen sind durch rechtzeitig aufgestellte Pläne für die Gesamterscheinung seitens der einschlägigen Behörden“* (DROLLINGER 1912, 303).

Von der alten Baulinie hat sich nur auf der Westseite bei Platzl Nr. 1–3/Pfisterstr. 6 ein Rest erhalten. Der dortige Vorsprung in der Bauflucht deutet die mittelalterliche Dimensionen des Platzls in Grundriß und Aufriß an.

## 2. Die Kaufingerstraße

Die Kaufingerstraße verengte sich auf ihrer Südseite bei den Anwesen Nr. 15–18 / Färbergraben Nr. 1 durch vorspringende Gebäude auf ca. 11,7 Meter (Abb. bei BAUER 1982b, 67), während sie im weiteren Verlauf zum Marienplatz eine Breite von 15–16 Metern besaß. Besonders bei hohem Verkehrsaufkommen stellte diese Verengung ein häufiges Hindernis für den Wagenverkehr dar. Als im Mai 1890 für das Anwesen Kaufingerstraße Nr. 15 ein Baugesuch eingereicht wurde, beschloss daher der Magistrat, eine Verbreiterung an dieser Stelle zu initiieren. Ein von der LBK gefertigter Baulinienplan sah zunächst nur eine Baulinie in Verlängerung des Hauses Kaufingerstr. 14 vor, die aber vom Magistrat als unzureichend betrachtet wurde, weil sie eine *„endgültige, gründliche Regulierung“* verhindere.<sup>226</sup>

226 Magistratsbeschluss vom 19.8.1890; Baureferat-LBK, Generalakt Kaufingerstraße.



34 Plan des Stadtbauamtes (Zenetti) vom 29.9.1890; Baureferat-LBK, Generalakt Kaufingerstraße

Den Vorstellungen des Magistrats entsprach eher der Plan von Oberbaurat Zenetti vom September 1890 (Abb. 34), welcher die Verbreiterung auf Kosten aller Anwesen auf der Südseite ausgeführt sehen wollte. Zu diesem Zweck zog er eine schnurgerade Linie im Anschluss an die Bauflucht des Gebäudes Neuhauser Str. 1 bis zum Eck der Rosenstraße. Schon eine erste Anfrage bei den Anliegern ergab aber, dass diese aufgrund der ohnehin geringen Tiefe ihrer Anwesen nicht zu so weit gehenden Grundabtretungen bereit waren. In der Folge war der Magistrat daher bemüht, Kompromisslösungen zu finden, die eine Realisierung des Vorhabens ohne direkte Beteiligung der Stadtgemeinde erlaubten.

Dazu gehört der Baulinienplan vom Mai 1891, der die Verbreiterung auf der Süd- und Nordseite der Kaufingerstraße bewerkstelligen wollte.<sup>227</sup> Aussichtsreicher als dieser Plan, der bei den Besitzern der Nordseite natürlich ebenfalls auf Ablehnung stieß, war der Vorschlag von Baurat Voit, im Erdgeschoß der Anwesen Kaufingerstr. 14–18 und Färber-

<sup>227</sup> Plan des Stadtbauamtes vom Mai 1891; Baureferat-LBK, Generalakt Kaufingerstraße. Von dieser Baulinie wurde auch das südliche Seitenschiff der Augustinerkirche angeschnitten.



graben 1 einen Arkadengang von 4 Metern Breite einzurichten, was der Fahrbahn eine effektive Breite von 9,7 Metern verschafft hätte.<sup>228</sup> Er zeugt von dem Bemühen, eine Verkehrserleichterung zu erreichen und gleichzeitig das Straßenbild zu erhalten, das durch die charakteristische Baulinie und durch einige historische Fassaden geprägt wurde (Vgl. Abb. bei BAUER 1982b, 69). Der Magistrat erkannte die architektonische Wirkung des Arkadenganges als wünschenswert an und erklärte sich mit dem Vorschlag einverstanden, falls sich die Anwesensbesitzer von Nr. 14–18 bereit zeigten, entsprechende Umbaumaßnahmen zu tätigen.<sup>229</sup> Nach einer erneuten Anhörung der Anlieger scheiterte aber auch dieser Plan. Die Anlieger lehnten die Arkaden mit der Begründung ab, dass die dunklen Bogengänge nicht für Geschäftshäuser geeignet seien, da diese ausreichend Licht für Schaufenster und Auslagen benötigten.

Für den Magistrat bedeutete dies, dass eine Verbreiterung nicht auf dem Wege des Übereinkommens mit den Hausbesitzern zu verwirklichen war. Ihm blieb einzig die Möglichkeit, die Anwesen Nr. 14–18 und Färbergraben Nr. 1 zu erwerben, um sie nach Festsetzung der neuen Baulinie wieder zu veräußern. Eine provisorische Baulinie wurde am 8.2.1893 genehmigt,<sup>230</sup> sie sollte Neu- oder Umbauten auf der alten Baulinie verhindern, bis die endgültige Verbreiterung definitiv ins Auge gefasst werden konnte.

Gleichzeitig mit diesen Planungen nahm man auch die Verbreiterung der bei Nr. 16 und 17 in die Kaufingerstraße einmündenden Fürstenfelderstraße in Angriff. Ihren neuen Verlauf bestimmte man nach dem Muster gängiger Regulierungen, d.h. die konvexe Bauflucht bei Nr. 2–6 wurde begradigt und die neue Breite von durchgehend 9,25 Meter ohne Rücksicht auf die baulichen Gegebenheiten in der Straße festgesetzt.<sup>231</sup>

Aber erst im Jahr 1897 kaufte die Gemeinde die Anwesen an der Kaufingerstraße zum Zweck der Verbreiterung auf. Anders als fünf Jahre zuvor spielten nun neben wirtschaftlichen auch ästhetische Erwägungen eine Rolle. Der Verbreiterung auf 20 Meter, wie sie der Plan von Oberbaurat Zenetti vorgeschlagen hatte (Abb. 34), wurde entgegengehalten, dass dadurch der *„malerische Punkt, der an der Ecke des Färbergrabens besteht“*, verschwinden müsse. Im Herzen der Stadt dürfe nicht nur mit dem Lineal verfahren werden: *„Unsere Kaufingerstraße ist malerisch so schön, daß sich niemand des großartigen Eindrucks, den man gewinnt, wenn man vom Neuhauser Tor bis zum Marienplatz geht, entschlagen kann. Es wurde ja seinerzeit bei der Konkurrenz in Ansehung der Stadterweiterung über diesen Ein-*

228 Plan der LBK (Voit) vom 8.10.1891; Baureferat-LBK, Generalakt Kaufingerstraße.

229 Schreiben des Magistrats an die LBK vom 20.8.1892; Baureferat-LBK, Generalakt Kaufingerstraße.

230 M.-E. Nr. 2398 vom 8.2.1893; Baureferat-LBK, Generalakt Kaufingerstraße.

231 Vgl. den Plan der LBK (Voit) vom September 1892; Baureferat-LBK, Generalakt Fürstenfelderstraße.

*druck außerordentlich viel gesagt und wir zerstören dieses Bild vollständig, wenn wir lediglich mit dem Lineal eine vollständig gleich breite Straße schaffen“.*<sup>232</sup>

Diese Argumentation wurde von den Gemeindebehörden anerkannt und es wurde beschlossen, zwar die Straße zu verbreitern, aber einen Vorsprung von ca. 3 Metern zuzulassen, um den „Charakter der Straße in der Hauptsache zu wahren“ (MGZ 1893, 1192). Die Neubauten auf der Südseite der Kaufingerstraße wurden 1898 errichtet, sie ermöglichten gleichzeitig die Regulierung der Fürstfelderstraße, wie sie 1892 entworfen worden war.

Auf der gegenüberliegenden Nordseite wurde die Verbreiterung erst nach der Lösung der Augustinerstock-Frage realisiert. Die Anwesen Kaufingerstr. 19–22 und Augustinerstr. 1 wurden 1913 abgebrochen (Abb. bei BAUER/GRAF 1985, 70) und ein entsprechender Neubau in die verlängerte Bauflucht des Domhofes, Kaufingerstr. 23, zurückgesetzt.

#### IV. Kleinere Regulierungen

Die Verbreiterung der **Schleckergerasse** war auch im zweiten Zeitabschnitt des Stadtumbaus ein Gegenstand der Verhandlungen, ohne dass lange Zeit ein Ergebnis in Aussicht gestanden hätte. Die beiden in Frage kommenden Häuser Marienplatz 21 und 22 befanden sich in gutem baulichen Zustand, so dass von dieser Seite her ein die Verbreiterung erlaubender Um- oder Neubau nicht zu erwarten war. Im Jahr 1895 wurde daher die Anwendung des Zwangsenteignungsrechtes erwogen, um die für die als sehr dringlich empfundene Erweiterung notwendigen Anwesen in den Besitz der Stadt zu bringen. In den Gemeindevertretungen und den Baubehörden wurde zunächst die Frage diskutiert, auf welcher Gassenseite die Erweiterung günstiger wäre. Das Gutachten von Theodor Fischer und Wilhelm Bertsch entschied sich in dieser Frage für das Haus Nr. 21, damit das „Altmünchener Haus Nr. 22, mit seinem hübschen Erker, das unter den Fassaden an der Südseite des Marienplatzes eine wichtige Rolle spielt“, erhalten werden könne (Abb. bei BAUER/GRAT 1985, 96).<sup>233</sup> Sie konnten sich dabei auf den Fassadenentwurf Gabriel von Seidl für die Südseite des Marienplatzes berufen, der sich schon 1888 für die Erhaltung des Hauses ausgesprochen hatte. Die Verbreiterung auf der Ostseite der Gasse hatte zudem den Vorteil, dass ein entsprechender Durchblick zur Peterskirche gewonnen würde.<sup>234</sup>

232 Rechtsrat Wolfram in der Magistratssitzung vom 3.11.1897 (MGZ 1897, 1190–1192).

233 Gutachten des Stadtbauamtes (Fischer, Bertsch) vom 14.8.1896; StadtAM, Städt. Grundbesitz 577.

234 Magistratssitzung vom 22.9.1896; StadtAM, Städt. Grundbesitz 577.

Derartige Überlegungen wurden allerdings hinfällig, als sich die Besitzer von Nr. 22, Franz und Marie Österer, zum Verkauf ihres Hauses entschlossen. Damit war die Verbreiterung bei Nr. 22 gesichert. Der Baulinienplan wurde am 21.9.1897 genehmigt.<sup>235</sup> Als Ersatz für die Grundabtretung zur Straße wurde dem neuen Besitzer die Überbauung der „*finsteren Bögen*“ gestattet, wenn er sich des architektonischen Charakters des Marienplatzes wegen zu einer Fassade mit einer „*ruhigen Flächenwirkung*“ entschliesse.<sup>236</sup> Der Neubau, der im Jahr 1898 ausgeführt wurde, erfüllte diese Forderung aber kaum. In Anlehnung an den Vorgängerbau erhielt er am Eck einen Erker, der sich über drei Stockwerke hinzog und von einer flachen Haube bekrönt wurde (Abb. bei BAUER 1982a, 43).

Nachdem im Jahr 1874 ein Baulinienplan zur Verbreiterung der **Maderbräugasse** zwischen Ledererstraße und Tal genehmigt worden war, folgte im Jahr 1898 das Genehmigungsverfahren für die Ausmündung ins Tal.<sup>237</sup> Vor der Verbreiterung war die Gasse nur ca. 5 Meter breit gewesen (Abb. bei BAUER/GRAF 1985, 104), danach sollte sie immerhin 9 Meter Breite besitzen. Die entsprechenden Neubauten des so genannten Met-Ecks (Tal Nr. 8) und des „Weißes Bräuhauses“ (Tal Nr. 9 und 10) wurden 1902/1903 errichtet. Ihre dominierende Stellung im Straßenbild unterstrich die neubarocke Fassadengestaltung (Abb. bei BAUER/GRAF 1985, 106). Sie sollte den „*gerade an diesem Platz anheimelnden und gemütlichen Charakter unserer alten Münchener Bauten wiederaufleben lassen*“ und vermittelnd zu den im Hintergrund stehenden Kirchen und Türmen wirken (SBZ 1902, 374). Die Entwürfe zu den Fassaden lieferte in beiden Fällen das Baugeschäft Heilmann & Littmann.

Eine Verbreiterung von 2,5 Meter auf 4 Meter erfuhr ab 1896 die **Sterneckerstraße** (Abb. bei BAUER 1982a, 52). Sie war ähnlich der Dürnbräugasse oder der Küchelbäckerstraße nur für den Fußgängerverkehr bestimmt, so dass die geringe Breite von 4 Meter ausreichend erschien. Die die Erweiterung gestattenden Neubauten von Tal Nr.54/55, Westenriederstr. 29 und Westenriederstr. 27/28 wurden nach der Baulinienfestsetzung<sup>238</sup> in den Jahren 1899–1901 aufgeführt. Durch den unterbliebenen Neubau des mittelalterlichen Hauses Sterneckerstr. 2 bildete sich an der Baugrenze ein Vorsprung, der sich bis heute erhalten hat.

Im Jahr 1892 wurde für die Anwesen **Altheimer Eck** Nr. 1–8 von den Planungsbehörden ein Baulinienvorschlag eines Anliegers abgelehnt, der die leicht konkave Bauflucht durch eine geradlinige ersetzen wollte (Abb. bei BAUER 1982a, 110). Ausschlaggebend für diese Entscheidung war die Tatsache, dass „*in ästhetischer Beziehung die gegenwärtige Kurvenlinie für das Stadtbild wesentlich vorteilhafter als die gerade Linie*“ erachtet wurde.<sup>239</sup>

235 M.-E. Nr. 18364 vom 21.9.1897; Baureferat-LBK, Generalakt Rindermarkt.

236 Magistratsbeschluss vom 14.12.1897; StadtM4, Städt. Grundbesitz 577.

237 M.-E. Nr. 3646 vom 18.2.1899; Baureferat-LBK, Generalakt Maderbräustraße.

238 M.-E. Nr. 6858 vom 30.4.1897; Baureferat-LBK, Generalakt Sterneckerstraße.

239 Schreiben der LBK vom 19.11.1892; Baureferat-LBK, Generalakt Altheimer Eck.





35 Plan des Stadtbauamtes (Rettig, Fischer) vom 22.9.1894; Baureferat LBK, Generalakt Kreuzstraße.

Die Verbreiterung der **Kreuzstraße** bei den Anwesen Nr.1 und Brunnstr.12 wurde im September 1894 nach einem Plan des Stadtbauamtes initiiert (Abb. 35). Sie war notwendig geworden, nachdem sich der Fuhrwerksverkehr infolge der Elektrifizierung der Trambahn von der Sendlinger Straße in die Kreuzstraße verlagert hatte (MGZ 1896, 836). Der Plan sieht eine Verbreiterung von 5 Meter auf 11 Meter vor, die ausschließlich zu Lasten der Häuser auf der Ostseite geht. Am Haus Kreuzstr. 33 ist ein einspringendes Eck geplant, das die sukzessive Aufweitung der Straße zur Kreuzkirche hin bewirken sollte. Gegenüber, bei Kreuzstr. 2, entsteht ebenfalls ein Vorsprung, der durch eine einzelne Eckarkade betont wurde. Im Gegensatz zu den schematischen Regulierungen aus der ersten Phase des Stadtumbaus macht dieser Plan von Rettig und Fischer deutlich, dass selbst bei solch gering erscheinenden Verbreiterungsaufgaben das Höchstmaß an Variabilität und Abwechslungsreichtum gesucht wurde. Die Stelle, an der die Straße einen leichten Knick erfahren musste, wird keineswegs vertuscht, sondern mit einfachsten Mitteln in dieser Funktion herausgehoben.<sup>240</sup> Der Plan wurde 1899 definitiv genehmigt,<sup>241</sup> aber erst 1904/1905 durch den Neubau des so genannten Roiger-Hauses nach Plänen von Max Ostenrieder realisiert (Abb. MÜNCHEN UND SEINE BAUTEN 1912, 345).

240 Das Motiv der einspringenden Ecke taucht bei Fischer und Rettig wiederholt auf.

241 M.-E. Nr. 6056 vom 22.3.1899; Baureferat-LBK, Generalakt Kreuzstraße.

In der **Promenadestraße** wurde die unregelmäßige Bauflucht bei den Anwesen Nr. 1–4 durch den Neubau der Kgl. Filialbank und ihres Erweiterungsbaues beseitigt (Abb. MÜNCHEN UND SEINE BAUTEN 1912, 322). Entsprechende Pläne wurden am 18.12.1892 und am 16.11.1906 ministeriell genehmigt.<sup>242</sup> Maßgebend für die Baulinie war die Bauflucht des Erzbischöflichen Palais, Promenadestr. 7, zu der die gegenüberliegende Seite parallel geführt werden sollte.<sup>243</sup>

An der **Maffeistraße** wurden für den Neubau der Bayerischen Handelsbank neue Baulinien festgesetzt, welche die Maffeistraße um 1 Meter und die Windenmacherstraße um 0,8 Meter verbreiterten (Abb. bei STEFFAN 1969, Abb. 45).<sup>244</sup>

## V. Zusammenfassung

Für den zweiten Abschnitt des Stadtumbaus ist zusammenfassend zu bemerken, dass die Gemeindegremien und das Stadtbauamt mehr und mehr die Initiative übernahmen, die im ersten Abschnitt von der Privatseite ausgegangen war. Der Stadtumbau wurde von den Behörden bewusst als kommunale Bauaufgabe begriffen. Dies veranschaulicht ein Zitat aus dem Verwaltungsbericht von 1894: *„Mächtig pulsiert das Leben des Verkehrs durch die Straßen einer großen Stadt. Die alten Bestände, dem intimen Sinne der Vorfahren und dem verhältnismäßig geringen Verkehr zur Zeit der Anlage des alten Straßennetzes entsprechend traulich und behaglich zusammengedrückt, vermögen dem flutenden Strom des modernen Lebens, dessen Forderung nach freier, ungehemmter, individueller Bewegung, nach Licht und Luft in unbeschränkter Fülle, nicht mehr zu genügen. Das alte Kleid ist zu eng und muß geweitet werden. Die Verkehrsrichtungen verlangen neue Bahnen oft mitten durch bebaute Quartiere zum schlanken Anschlusse an jenseits der letzteren weiterführende Straßenzüge, es müssen Verkehrswege verbreitert, Ecken beseitigt, Plätze verändert oder neugeschaffen werden [...] So ändern sich fortwährend die Bilder in buntem Wechsel; wo Straßen und Plätze sich dehnten, erheben sich ragende Gebäude, und Gebäude fallen, um Straßen und Plätzen Raum zu machen“* (VERW.BER. 1894, 64).

Sichtbares Zeichen für dieses Bewusstsein war die Institutionalisierung eines eigenen Stadtplanungsbüros innerhalb des Bauamtes unter der Leitung von Theodor Fischer. Ihm oblagen auch die Planungen zum Umbau der Altstadt. In Zusammenarbeit mit Oberbaurat

242 Vgl. die Baulinienpläne vom September 1892 und vom 3.1.1906; Baureferat-LBK, Generalakt Kardinal-Faulhaber-Straße.

243 Schreiben der LBK vom 25.6.1892; Baureferat-LBK, Generalakt Kardinal-Faulhaber-Straße.

244 M.-E. Nr. 11225 vom 18.5.1901; Baureferat-LBK, Generalakt Maffeistraße.

Wilhelm Rettig gingen von ihm richtungsweisende Impulse aus, die auf eine strukturelle Verbesserung des Altstadtgefüges abzielten. Die Planungen und Verhandlungen wurden nun in größeren Zusammenhängen gesehen, was sich deutlich an den behandelten Großprojekten ablesen läßt (Schaffung neuer Nord-Süd- bzw. West-Ost-Achsen; die Erschließung des Angerviertels).

Aber auch quantitativ nahmen die Projekte zu.<sup>245</sup> So verwundert es nicht, dass gerade im Umkreis der Protagonisten des sog. „malerischen“ Städtebaus Tendenzen auftauchten, die sich die Ziele der bewahrenden Stadtbildpflege zu eigen machten und die historischen Straßen- und Platzbilder zu erhalten suchten. In dieser Beziehung vorbildlich war der Entwurf Karl Henricis im Stadterweiterungswettbewerb. Die Hauptleistung Henricis lag wohl darin, den Blick für die „malerischen“ Straßenbilder in der Altstadt geschärft zu haben. Sie wurden in der Folge zu einer wichtigen Kategorie in den Verhandlungen zum Stadtbau, die sowohl für als auch gegen Straßendurchbrüche verwendet werden konnte. Das Scheitern des Zentralmarkthallenprojektes und die Diskussion um die Augustinerkirche zeigen, wie sehr man in München auf die Bewahrung wichtiger Städtebilder achtete. Dies mag ein Grund dafür sein, warum die Großprojekte nicht oder nur im Ansatz verwirklicht wurden. Auf die Euphorie des Stadterweiterungswettbewerbs folgte die Ernüchterung, dass massive Eingriffe in den Altstadtgrundriss nicht machbar waren. Radikale Durchbrüche, auch wenn sie anderen Straßenbildern zum Schutz gereicht hätten, wurden nicht ausgeführt.

Die progressiven Zeitgenossen betrachteten dies zunächst als Manko (Rettig), doch bald schlug man in München daraus Gewinn. In dem Maße, in dem die Bestrebungen der Denkmalpflege Einfluss erlangten, in dem Maße mussten auch die Unterlassungen wertvoll erscheinen. Als eine der Eigenarten der Münchener Altstadt wurde und wird bis heute erachtet, dass die Struktur des mittelalterlichen Grundrisses im **Wesentlichen** erhalten wurde. Dieser Wille zur Kontinuität wird nirgends deutlicher als in der Wiederaufbauphase nach dem 2. Weltkrieg, als sich die Altstadt den gravierendsten Umbauplänen im Verlauf ihrer bisherigen Geschichte ausgesetzt sah.

245 Neben der eigentlichen Altstadt wurden ja auch in den anschließenden Gebieten Umbauprojekte verhandelt. Vgl. den Vorschlag Otto Lasnes, das Lehel mittels einer Straße vom Hofgarten zur St. Anna-Kirche dem Verkehr zu erschließen (SBZ 1896, 53–55 und DBZ 1895, 577–578).



## D. Der dritte Abschnitt des Stadtumbaus: 1904–1914

---

Neben den Einzelfassaden gehören als größere Einheiten die Häusergruppe und der Straßengrundriss zu denjenigen Determinanten, welche das bauliche „Gesicht“ einer Straße prägen. Die dieser heute geläufigen These zugrunde liegenden Kategorien sind jedoch nicht das Ergebnis der neueren Denkmalpflege, sondern gehen auf die Diskussion um den Stadtumbau in der Zeit um 1900 zurück. Die Erhaltung von Straßen- und Platzbildern wurde damals, in einer Zeit, in der erhebliche Verluste beklagt wurden, zu einer wichtigen Aufgabe der Denkmalpflege, ablesbar an der Erweiterung des Denkmalbegriffes, wie ihn die beiden Ministerialentschlüsse vom 1.1.1904 und vom 28.4.1904 formulierten. Erstmals sollten auch *„Straßen- und Ortsbilder mit eigenartigem architektonischen Gepräge“* in die Denkmalliste aufgenommen werden (WEBER 1906, 750). Mit welcher Sensibilität – oder auch nicht! – solche Vorstellungen in München verfolgt wurden, soll die Betrachtung der baulichen Entwicklung mehrerer Straßen zeigen, die in hervorragender Weise geeignet waren, eine für sie spezifische „Physiognomie“ auszubilden. Im Umgang mit den historischen Fassaden und Baulinien mussten sich die Personen und Institutionen bewähren, deren Anliegen es war, sowohl die erforderlichen Maßnahmen zur Stadtsanierung zu treffen, als auch den Vorstellungen einer konservatorischen Stadtbildpflege Genüge zu leisten.

Aus den folgenden Betrachtungen soll sich ergeben, dass die Baulinienregulierung oder -bewahrung als wichtiges städtebauliches Instrument der Denkmalpflege begriffen wurde, bzw. dass der Straßengrundriss als analytische Kategorie in die Diskussion um Straßen- oder Platzbilder miteinbezogen wurde.

### I. Bemühungen um die Erhaltung der „Physiognomie“ einer Straße

#### 1. Die Weinstraße

Eine charakteristische Stelle sowohl im Grundriss, als auch im Aufriss besaß die Weinstraße bei den Anwesen Nr. 10–12. Im Vergleich zu Nr. 9 sprang die Baulinie von Nr. 10 um ca. 3,5 Meter vor, um bei Nr. 12 wieder den Anschluss an die Theatinerstraße zu erreichen. Dadurch wurde die Weinstraße gegenüber der Kgl. Polizeidirektion (Nr. 13) auf ca. 10 Meter verengt, während sie zum Marienplatz hin eine durchschnittliche Breite von 15 Meter besaß. Bei dem fraglichen Gebäude Nr. 10 handelte es sich um die Kaserne der Schutzmannschaft, deren Fassade in die Zeit um 1725 zurückging (Abb. bei ERDMANNSDORFER 1972, T. 22b).

Schon im Jahr 1890 war aus Verkehrsgründen eine Baulinie genehmigt worden, die den Vorsprung bei diesen Anwesen beseitigen wollte.<sup>246</sup> Bedenken oder Einsprüche gegen diese Maßnahme, welcher die Barockfassade unweigerlich zum Opfer fallen musste, waren damals nicht erhoben worden.<sup>247</sup> Ihre Ausführung unterblieb lediglich deshalb, weil der Besitzer von Nr. 11, Thomas Nester, den Grundstreifen nicht unentgeltlich zur Straße abtreten wollte.

Als er im Mai 1904 sein Baugesuch erneuerte, waren bereits ganz andere Gründe für dessen Ablehnung ausschlaggebend: die Baulinie könne deshalb nicht empfohlen werden, da „hierdurch eine uralte Baulinienform, die eine malerische Straßenecke darbietet, schonungslos durchschnitten [würde]“. Zudem sei ja die alte Gendarmeriekaserne „einer jener für München typischen Barockbauten, deren Erhaltung im Sinn des Ministerialerlasses über Denkmalschutz dringend gefordert werden muß“.<sup>248</sup> Damit war der Konflikt bereits vorprogrammiert. Der Magistrat sprach sich im Sinne des Verkehrs für eine Verbreiterung der Straße aus und hielt auch den Vorschlag von Wilhelm Bertsch für unzureichend, der den Einbau von Arkaden entweder nur im Anwesen Nr. 10 oder auf der ganzen Strecke bis zur Theatinerstraße hin empfohlen hatte. Zu einer Lösung kam es aber nicht, da der Staat als Besitzer der Kaserne noch keine Entscheidung über ihren Verkauf getroffen hatte.

Erst als sich in der Standortfrage für das neue Polizeigebäude auf dem Gelände des ehemaligen Augustinerstockes eine Lösung abzeichnete, wurden die Staatsgebäude in der Weinstraße disponibel. Die alte Schutzmannskaserne wurde von ihren Nachbarn Nester und Dall'Armi aufgekauft und zum Abriss vorgesehen. Während die Verhandlungen mit dem Magistrat um eine Entschädigung für die Grundabtretung zur Straße andauerten, sammelten sich die Befürworter der Erhaltung des Gendarmeriegebäudes. Am 6.11.1913 fand eine Sitzung der städtischen Künstlerkommission statt, in der Theodor Fischer die Wichtigkeit des Hauses Nr. 10 für das Straßenbild und für die Ziele der Denkmalpflege hervorhob. Er wiederholte seinen Vorschlag, nicht nur das Erdgeschoß von Nr. 10, sondern auch von Nr. 13 mit Arkaden zu versehen<sup>249</sup> (Abbn. 36, 37). Dadurch könne der Fußgängerverkehr von der Fahrbahn getrennt werden, die mit 10 Metern eine ausreichende Breite für eine doppelgleisige Trambahnführung böte.<sup>250</sup>

246 Vgl. den Plan des Stadtbauamtes (Zenetti) vom 26.4.1889, genehmigt durch M.-E. vom 14.5.1890; StadtAM, Städt. Grundbesitz 642.

247 In einem vergleichbaren Fall (Färbergraben 34) wurde die Beseitigung des Vorsprungs aber auch gegen ästhetische Einwände der Anlieger vorgenommen. Vgl. das Schreiben des Allg. Gewerbevereins an den Magistrat vom 12.5.1889 und den Magistratsbeschluss vom 25.2.1890; StadtAM, Städt. Grundbesitz 326.

248 Gutachten des Stadterweiterungsbüros (Bertsch) vom 27.9.1904; StadtAM, Städt. Grundbesitz 642.

249 Vgl. das Gutachten von Theodor Fischer vom 18.10.1913; BHStA, OBB 12734.

250 Protokoll der Sitzung der Künstlerkommission vom 6.11.1913; StadtAM, Städt. Grundbesitz 642. Neben drei Magistratsräten und vier Beamten des Stadtbauamtes nahmen die Professoren Bühlmann, Fischer, Hocheder und Thiersch teil.



36 Weinstr. 10,  
Zeichnung von  
Theodor Fischer  
im Gutachten vom  
18.10.1913; BHStA,  
OBB 12734



37 Polizeidirektion,  
Weinstr. 13, Zeichnung  
von Theodor Fischer  
im Gutachten vom  
18.10.1913; BHStA,  
OBB 12734



Einhellig sprach sich die Kommission für die Erhaltung der Barockfassade aus, die für das Straßenbild eine eminente Bedeutung besaß. Diesem Beschluss traten sowohl die staatliche Monumentalbaukommission,<sup>251</sup> als auch das Innenministerium bei, das auf die Kompetenz der Künstler auch in Fragen der Baulinienregulierungen hinwies: *„Es ist selbstverständlich, daß in der Kunststadt München bei künstlerischen Fragen auf die Künstler gehört werden muß und deren Mitwirkung allein Gewähr dafür bietet, daß der Charakter der Stadt als Kunststadt gewahrt bleibt.“*<sup>252</sup>

Inzwischen war die Diskussion um die Schutzmannschaftskaserne auch auf überregionale Ebene gebracht worden. In der Süddeutschen Bauzeitung wurden im November/Dezember 1913 zwei Entwürfe veröffentlicht, von denen sich einer für und einer gegen die Erhaltung des Gebäudes aussprach (SBZ 1913, 373–375 und 389–391). In den Kommentaren zu diesen Entwürfen wird noch einmal die Problematik deutlich, die mit dem Stadtumbau verbunden war. Während auf der einen Seite die Schutzmannschaftskaserne mit seiner in die Weinstraße vorspringenden Ecke als ein „Charakteristikum Münchens“ bezeichnet wurde, das nicht zerstört werden dürfe, wenn München seinen Ruf als Kunst- und Fremdenstadt behalten wolle (SBZ 1913, 374–375), so wurden auf der anderen Seite die wirtschaftlichen Nachteile für die Ladenbesitzer im Falle eines Arkadeneinbaues betont. Das Haus Nr.10 bilde schon seit Jahren ein Verkehrshindernis ersten Grades, verstärkt noch durch die Verbreiterung der Weinstraße beim Neuen Rathaus, die ein höheres Verkehrsaufkommen für die Weinstraße mit sich gebracht hatte.

Den letzteren Argumenten konnte sich der Magistrat nicht entziehen. In der Magistratssitzung vom 18.11.1913 wurden die bisherigen Versuche in München resümiert, durch den Einbau von Arkaden eine Verkehrserleichterung zu erzielen. Die Schlussfolgerung daraus war nicht gerade ermutigend: *„Es wird hiernach in der weiteren baulichen Entwicklung der Stadt mit Arkadeneinbauten, die von Privaten ausgeführt werden sollen, am zweckmäßigsten überhaupt nicht mehr gerechnet werden.“*<sup>253</sup> Es folgte ein einstimmiger Beschluss, dass die Bauwerber auf der 1890 genehmigten Baulinie ihren Neubau errichten sollten. Am 21.1.1914 wurden die Verhandlungen mit Thomas Nester abgeschlossen und die Baulinie zur Genehmigung vorgelegt.<sup>254</sup> Bevor die alte Schutzmannschaftskaserne zum Abbruch gelangte, wurden auf Anweisung der LBK eine photographische Bauaufnahme und Abgüsse von Fassadendetails angefertigt, die dem Stadtmuseum übergeben wurden.<sup>255</sup>

251 Vgl. das Gutachten der Monumentalbaukommission im Schreiben an die LBK vom 10.12.1913; Baureferat-LBK, Generalakt Weinstraße.

252 Schreiben des Innenministeriums (Freiherr von Soden) an die LBK vom 5.1.1914; StadtAM, Städt. Grundbesitz 642.

253 Magistratssitzung vom 18.11.1913; StadtAM, Städt. Grundbesitz 642.

254 Sie wurde durch M.-E. vom 22.2.1914 genehmigt; Baureferat-LBK, Generalakt Weinstraße.

255 Schreiben von Heilmann & Littmann an den Magistrat vom 24.1.1914; StadtAM, Städt. Grundbesitz 642.

## 2. Die Dienerstraße

Auf der Ostseite der Dienerstraße waren die Probleme ähnlich gelagert wie in der Weinstraße. Bei den Anwesen Nr. 13–16 trat die Bauflucht um 0,8 Meter vor die der Nachbarbauten. Dieser leichte Vorsprung (Abb. bei ERDMANNSDORFER 1972, T. 51) stellte mit Sicherheit kein Verkehrshindernis dar, dennoch initiierte der Magistrat eine Regulierung, um die neue Baulinie in die Flucht von Nr. 17 bzw. Nr. 12 (ehemaliges Zollamtsgebäude) zu rücken. Entsprechende Baulinienpläne wurden ohne größere Diskussionen in den Jahren 1900 und 1912 genehmigt,<sup>256</sup> obwohl Theodor Fischer sich bereits 1901 im Fall des gegenüberliegenden Anwesens Dienerstr. 6 gegen ein allzu rigides Begradigungsvorgehen gewandt hatte: *„Auf der anderen Seite aber möchte man dringend empfehlen, gerade in der Altstadt, derartige ‚gewordene‘ Baufluchten, wenn nicht ganz unabweisbare Bedürfnisse des Verkehrs oder der Hygiene vorliegen, pietätvoll zu schonen. Man macht die Bemerkung, daß gerade diese geringen Abweichungen von der Schnur es sind, welche die angenehmen weichen Straßenbilder hervorbringen, die in alten Stadtteilen auffallen und sich so vorteilhaft von der Härte neuer Straßen unterscheiden“*.<sup>257</sup>

Beim Neubau des Dallmayr-Hauses (Dienerstr.13–15) im Jahr 1912 wurde zwar die vorspringende Baulinie nur zum Teil erhalten, ansonsten machte man aber einige Anstrengungen, um dem alten Straßenbild möglichst nahe zu kommen. Die Fassade des Dallmayr-Stammhauses Nr.15 aus dem späten 18. Jahrhundert wurde trotz des Umbaus nicht abgebrochen. Die nördlich anschließenden Neubauten orientierten sich in ihrer Fassadengestaltung an dem ehemaligen Haus Nr. 13, dessen Barockformen in die neue Fassade übernommen wurden (Abb. bei ERDMANNSDORFER 1972, T. 51).

Dagegen geriet bei dem vorspringenden Haus Nr.16 die Baulinie aus denkmalpflegerischen Gesichtspunkten in die Debatte. Wie der Architekt des Bauwerbers, E. Löwenstein, in einem Schreiben an den Magistrat ausführte,<sup>258</sup> bildete das Eck bei Nr. 16 keine Störung, sondern eine Abwechslung im Straßenbild, *„welche der moderne Städtebau vielfach anstrebt“*. Zudem sei das Haus *„eines jener wenigen guten, alten Bürgerhäuser, welche bei der Umgestaltung der inneren Stadt ohne Beeinträchtigung des Verkehrs erhalten werden können“*. Gerade München als Kunststadt habe großes Interesse daran, diese wenigen Zeugen einer künstlerisch hoch stehenden Zeit möglichst lange zu erhalten.

Diese Argumentation wurde vom Magistrat zwar anerkannt, dennoch bestand er auf der Einhaltung der Baulinie. Der Bauwerber, Adolf Rabel, verzichtete daraufhin auf einen Umbau. Diesem Umstand ist es zu verdanken, dass sich das Haus Nr. 16 bis heute erhalten hat.

256 Vgl. die Pläne des Vermessungsamtes vom 11.9.1900 und vom 28.2.1912, genehmigt durch die M.-E. vom 31.12.1900 und vom 25.6.1912; Baureferat-LBK, Generalakt Dienerstraße.

257 Schreiben von Theodor Fischer an das Referat II vom 13.3.1901; StadtAM, Städt. Grundbesitz 306.

258 Schreiben vom 8.6.1912; StadtAM, Städt. Grundbesitz 306.

Die Haltung des Magistrats war in Regulierungsfragen durchaus ambivalent. Gerade das Beispiel Dienerstr. 13–16 belegt, dass die Baulinie nicht als wesentliche Determinante für das Straßenbild erachtete wurde. Hier wurde eine Baulinienänderung auch ohne dringendes Verkehrsbedürfnis vertreten. Ganz anders lag die Sache jedoch, wenn der Marienplatz ins Spiel kam. Als im Jahr 1910 ein Umbaugesuch für das am Ausgang der Dienerstraße gelegene Haus Marienplatz 11 vorlag (Abb. bei SEMBACH/STERNER 1977, 12), machte sich der Magistrat für eine Beibehaltung der Baulinie stark, obwohl sich hier die Dienerstraße von 11,25 Meter auf 8,75 Meter verengte. Das Haus bilde eines der wichtigsten Glieder, die das schöne Bild des Marienplatzes gegen das Tal hervorbrächten. Wenn nicht eines der schönsten Straßenbilder Münchens beeinträchtigt werden solle, müsse die Baulinie bei diesem Anwesen beibehalten werden.<sup>259</sup> Während ein Zurücksetzen der Baulinie bei Dienerstr. 22 und 23 durchaus akzeptabel erschien, sollten hier allenfalls Arkaden eingezogen werden, um eine Verkehrserleichterung zu schaffen.<sup>260</sup>

Der Anwesensbesitzer Ferdinand Schaitler machte gegen diesen Vorschlag wirtschaftliche Nachteile geltend. Der Arkadeneinbau würde die Rentabilität seines Hauses verringern und den Lichteinfall für die Läden im Erdgeschoß vermindern. Ebenso gut könnten ja auch Arkaden im gegenüberliegenden Rathaus eingezogen werden.<sup>261</sup> Da dieser Vorschlag vom Innenministerium unterstützt wurde, stimmte der Magistrat, vorbehaltlich der Fassadengenehmigung für den Umbau, einer Baulinienkorrektur zu. Nach Abschluss der Verhandlungen mit Schaitler wurde eine Baulinie genehmigt, welche die Dienerstraße auf der Ostseite um 1,85 Meter verbreiterte.<sup>262</sup> Die Fassadengliederung nach dem Umbau lehnte sich im Wesentlichen an den Vorgängerbau an (Abb. bei BAUER 1982a, 40).

### 3. Theatinerstraße

Ein Baulinienprojekt von eminent wichtiger Bedeutung für das Erscheinungsbild der Theatinerstraße wurde in den Jahren nach 1908 verhandelt. Da für das Anwesen des Grafen von Arco-Valley (Theatinerstr. 7/Maffeistr. 2–4) ein Neubau geplant war, beschloss der Magistrat, die Theatinerstraße von 15 Meter auf 18 Meter zu verbreitern, um die Verkehrsführung zur Perusastraße zu erleichtern. Die dazu nötigen Verhandlungen mit dem Hausbesitzer waren relativ rasch abgewickelt. Bereits am 11.9.1908 wurde die Baulinie genehmigt<sup>263</sup> und mit dem Abbruch des Arco-Palais begonnen (Abb. bei BAUER/

259 Schreiben des Magistrats vom 24.2.1910; Baureferat-LBK, Generalakt Dienerstraße.

260 Vgl. den Plan des Stadtbauamtes vom 8.2.1910; Baureferat-LBK, Generalakt Dienerstraße. Diese Lösung hatte schon die Künstlerkommission mit Beschluss vom 6.10.1909 vorgeschlagen.

261 Schreiben von Schaitler an den Magistrat vom 17.3.1910; Baureferat-LBK, Generalakt Dienerstraße.

262 M.-E. vom 24.4.1912; Baureferat-LBK, Generalakt Dienerstraße.

263 M.-E. Nr. 23606 vom 11.9.1908; Baureferat-LBK, Generalakt Theatinerstraße.



GRAF 1985, 138). Auch für die anschließenden Häuser Theatinerstr. 8 (die ehemalige Stadtkommandantur, Abb. bei BAUER 1982a, 129) und 9 war ein entsprechendes Zurücksetzen der Bauflucht vorgesehen.<sup>264</sup> Ausdrücklich ausgenommen wurden dagegen die Anwesen Nr. 10 und 11. Das Gebäude der Bayerischen Hypotheken- und Wechselbank (Nr. 11) war erst 1896 neu errichtet worden, so dass eine Baulinienregulierung hier nicht in Frage kam. Das Haus Nr. 10 (das so genannte Hans Mielich-Haus, Abb. MÜNCHEN UND SEINE BAUTEN 1912, 165) mit seiner Fassade aus der Zeit um 1735 blieb aus denkmalpflegerischen Erwägungen von einer Regulierung verschont, nachdem die Diskussion um die Erhaltung des Hauses in die Öffentlichkeit getragen worden war. Die Koalitionen in der Debatte sind nicht nur für das Mielich-Haus signifikant: während sich die Hypobank als Hausbesitzerin und die Gemeindevertretungen für einen Abriss aus Rentabilitäts- bzw. Verkehrsgründen aussprachen, befürworteten die Baubehörden (Stadtbauamt, Stadterweiterungsbüro), Künstlerkommissionen und nicht zuletzt die öffentliche und private Meinung (MNN, Bayerischer Verein für Volkskunst und Volkskunde) die Erhaltung wenigstens der Rokokofassade. Ihre Bedeutung für das Straßenbild wurde von sämtlichen Gutachtern hervorgehoben. Interessant ist auch eine Stellungnahme der Bezirksregierung, die auf die erhöhte Bedeutung der Denkmalpflege in den vergangenen Jahren hinwies. Für die Zukunft müsse das Eingreifen dieser einschlägigen Aufsichtsbehörde auch nach (!) der Erledigung des baupolizeilichen Verfahrens öfter als bisher ins Auge gefasst werden.<sup>265</sup>

Am 17.10.1908 lehnte das Innenministerium nach Würdigung aller Gutachten die Beschwerde der Hypobank ab, wodurch die Erhaltung des Gebäudes von letzter Instanz bekräftigt wurde.

Diese Schutzmaßnahme galt aber zunächst nicht für die nördlich an die Hypobank anschließenden Häuser, obwohl sich auch hier historische Gebäude mit architektonisch erst-rangigen Fassaden befanden. Erinnert sei in diesem Zusammenhang nur an das Cotta-Haus, Theatinerstr. 11 (Abb. MÜNCHEN UND SEINE BAUTEN 1912, 170), das dem viel geschmähten Bankgebäude weichen musste, das Palais Piosasque-de-Non (Abb. bei ERDMANNSDORFER 1972, T. 35), das Gasthaus „Zum Goldenen Hirschen“ (Abb. bei TRAUTMANN 1909, 9) oder das Ministerialgebäude Theatinerstr. 19 (Abb. MÜNCHEN UND SEINE BAUTEN 1912, 156). Analog zu der Verbreiterung beim Arco-Palais ließ der Magistrat ein Projekt ausarbeiten, das ein Zurückrücken der Baulinie um ca. 2–4 Meter vorsah (Abb. 38).

264 Deren Baulinienpläne wurden zwei Jahre später durch die M.-E. Nr. 11897 vom 24.10.1910 genehmigt; Baureferat-LBK, Generalakt Theatinerstraße. Den Zustand nach dem Neubau von Nr. 8 zeigt die Abb. MÜNCHEN UND SEINE BAUTEN 1912, 351. Für Nr. 9 war eine „Luitpold-Passage“ bis zur Promenadestraße geplant, die aber nicht ausgeführt wurde (STEFFAN 1969, Abb.26).

265 Schreiben der Regierung von Oberbayern an das Innenministerium vom 5.10.1908; BHStA, OBB 12734.





38 Plan des Vermessungsamtes vom 5.2.1908; BHStA, OBB 12734



Dadurch sollte die bis dahin unregelmäßige Bauflucht begradigt und gleichzeitig eine Verbreiterung auf durchgehend 16–17 Meter ermöglicht werden, was der wichtigsten Nord-Süd-Achse als angemessen erschien. Wieder einmal lief eine der prominentesten Altstadtstraßen in Gefahr, aus Verkehrsrücksichten ihr überliefertes „Profil“ und einige prägnante Fassaden zu verlieren.

Doch schon die Diskussion um das Mielich-Haus musste den magistratischen Behörden klar machen, dass eine dermaßen in die historische Bausubstanz eingreifende Regulierung nur gegen größte Widerstände zu bewerkstelligen war. Wenn sie dennoch in Angriff genommen wurde, geschah das nicht nur vordergründig aus verkehrstechnischen oder finanziellen Interessen: *„Gleichwohl gibt es keine Möglichkeit, der allmählich und gerade in letzter Zeit rasch fortschreitenden Umgestaltung der Altstadt entgegen zu treten. Ein derartiges Entgegenarbeiten wäre übrigens auch aus wirtschaftlichen Rücksichten verfehlt und auch in dem Sinne unkünstlerisch, als eben jede Zeitepoche dem Stadtbild ihren Stil aufprägt, der sich wiederum nach den Bedürfnissen des Tages richtet“*.<sup>266</sup> Die hierin angesprochene Problematik des Umgangs mit der Stadt zwischen „Altertümelei“ und kritischer Aneignung blieb aktuell und wird gerade heute wieder thematisiert (zum Beispiel von GEBESSLER 1975, BREUER 1981 oder HUSE 1984, 210–220). Heute wie damals provozieren die Folgen des Stadtumbaus Reaktionen, die mit Begriffen wie „Verlust“ oder „Zerstörung des Stadtcharakters“ argumentieren.

In der Frage der Verbreiterung der Theatinerstraße, die von Theodor Fischer als *„schönste Straße Münchens“* bezeichnet wurde,<sup>267</sup> waren solche Reaktionen besonders häufig zu hören. Der Zusammenhang von Baulinie und Straßenbild wurde dabei klar erkannt: *„Die jetzige Baulinie hat die natürlichen Biegungen und Unregelmäßigkeiten der gewachsenen Straße, im Gegensatz zu der durch das Lineal fabrizierten. Die ganze hochinteressante Partie mit einem roten Reißfederstrich anzustreichen, muß als ein unmöglicher Vorschlag bezeichnet werden, der heute nicht mehr gemacht werden dürfte; am allerwenigsten in München, wenn es tonangebend oder auch nur mitmarschierend auf dem Gebiete der Städtebaukunst bleiben soll“*.<sup>268</sup>

Ebenso wurden die Gedanken des modernen Ensembleschutzes antizipiert. Am Beispiel der Gebäude Theatinerstr. 20 (so genanntes Trautmannhaus) und 21 (Theatinerkloster) wurde dargelegt, wie architektonisch eher anspruchslose Bauwerke *„in ihrer Einfachheit und Schlichtheit als Folie für die reiche Fassade der Theatinerkirche“* dienen und so die künstlerische Gesamtwirkung erhöhen können.<sup>269</sup>

266 Schreiben des Magistrats (Borscht) an die LBK vom 26.5.1909; BHStA, OBB 12734.

267 Gutachten von Theodor Fischer vom 18.10.1913; BHStA, OBB 12734.

268 Gutachten von Gabriel von Seidl vom 17.2.1910; BHStA, OBB 12734.

269 Protokoll der Sitzung der Monumentalbaukommission vom 2.12.1908; BHStA, OBB 12734.



Um dennoch auf die Vorstellungen des Magistrats einzugehen, begutachtete Gabriel von Seidl das Verbreiterungsprojekt, indem er Gegenvorschläge machte, welche die Gestaltungsmittel eines um die Stadtbildpflege besorgten Städtebaus darlegen. Ausgehend von der „Hochachtung und Pietät vor den Bauwerken“ könne die Verbreiterung allenfalls auf der Ostseite der Theatinerstraße stattfinden. Der Vorsprung bei Nr. 35 und 36 sei (ggf. mit Arkadeneinbauten) zu erhalten, die Baulinie bei Nr. 29–34 könne parallel zur Westseite, d.h. leicht konkav, gezogen werden. Zwischen Preysing-Palais und Theatinerkirche dürfe keine Veränderung stattfinden. Beim Entwurf der Gebäude sei darauf zu achten, dass die Fassaden keine Giebel oder sonstigen Aufbauten erhielten, sondern lediglich horizontale Abschlüsse, um die Wirkung der Theatinertürme nicht zu beeinträchtigen.<sup>270</sup>

Diese Vorschläge kamen aber auch nicht zur Ausführung. Noch im Jahr 1913 scheint das Projekt vom Magistrat aufgegeben worden zu sein, jedenfalls verlieren sich ab diesem Jahr seine Spuren in dem erhaltenen Aktenmaterial.

#### 4. Das Altheimer Eck

Die Erhaltung eines weiteren, für München signifikanten Straßenbildes war bereits im Jahr 1904 im Magistrat diskutiert worden. Der Besitzer von Altheimer Eck Nr. 13 hatte den Antrag gestellt, sein Haus nach der 1871 genehmigten Baulinie umzubauen. Damals war beabsichtigt gewesen, die zackenförmigen Vorsprünge bei den Anwesen Färbergraben 32/ Altheimer Eck 12 und 13 zu beseitigen, um eine „verkehrsgerechte“ Einmündung an dieser Stelle zu ermöglichen. Die Notwendigkeit dieser Regulierung wurde nun, im Jahr 1904, in Frage gestellt. Das Gutachten von Wilhelm Bertsch, dem Nachfolger Theodor Fischers im Stadterweiterungsbüro, verdeutlicht, dass man das charakteristische „Eck“ im Straßenverlauf (Abb. bei BAUER 1982a, 119) auch im Falle einer Neubebauung zu erhalten wünschte: *„Derartige alte gewachsene Baulinienformen sollen nach Möglichkeit erhalten und nicht einfach ‚begradigt‘ werden. Daß gelegentlich eines Umbaues das Haus Nr. 12 etwas zurückgerückt werden muß, ist wohl unvermeidlich; damit sollte es aber auch sein Bewenden haben“*.<sup>271</sup>

Bertsch konnte sich in seinem Gutachten auf die Ministerialentschließung vom 1.1.1904 „betr. Denkmalspflege“ berufen. Darin heißt es, dass dort, *„wo reizvolle Stadt-, Straßen- oder Platzbilder vorhanden sind, für deren Erhaltung tunlichst Sorge getragen werden [solle]“*. Gerade die Baulinienfestlegung war dazu besonders geeignet. Sie sollte unter *„Vermeidung endloser Geradlinigkeit und unter tunlichster Schonung aller den Plätzen und Straßen zum Schmuck reichenden Gebäude [...]“* praktiziert werden (WEBER 1906, 641).

270 Gutachten von Gabriel von Seidl vom 17.2.1910; BHStA, OBB 12734.

271 Gutachten von W. Bertsch vom 14.3.1904 im Schreiben des Magistrats an die LBK vom 21.9.1904; Baureferat-LBK, Generalakt Altheimer Eck.

Gegen den Protest des Bauwerbers wurde daher eine Baulinie genehmigt, die bei Nr. 13 die faktische Bauflucht beibehielt und lediglich bei Nr. 12 die Hausfront um 2,7 Meter zurücknahm, was eine Verbreiterung der Straße auf 12,2 Meter bewirken sollte.<sup>272</sup> Der Vorsprung bei Nr. 12 schien damit erhalten werden zu können.

Nachdem aber die beiden Anwesen Altheimer Eck 12 und 13 in die Hand eines einzigen Besitzers übergegangen waren und dieser im Jahr 1913 Pläne für den Neubau eines Wohn- und Geschäftshauses einreichte, konnte auf dem einspringenden Eck nicht mehr bestanden werden, da der Winkel innerhalb einer einzigen Fassade nicht gut möglich war.

Die Baulinie wurde ein drittes Mal geändert, diesmal nach dem Verlauf der im Jahr 1871 genehmigten.<sup>273</sup> Der Architekt des Neubaus, Karl Stöhr, schloss sich stilistisch an das im Jahr 1898/99 errichtete Nachbarhaus Altheimer Eck 14 an, das von Max Ostenrieder im Stil der Deutschen Spätrenaissance entworfen worden war (SBZ 1900, 235).

## II. Der Ensembleschutz-Gedanke am Beispiel des Max-Joseph-Platzes

Nachdem schon im Jahr 1888 von Magistratsseite versucht worden war, für die Südseite des Marienplatzes einheitliche, aber doch variable Richtlinien für die Fassadengestaltung zu entwickeln, tauchte im Jahr 1906 ein ähnliches Vorhaben für den Max-Joseph-Platz auf. Beide Male bezweckte das Verfahren, den architektonischen Charakter eines Platzes zu beschreiben und für den Fall einer Neubebauung zu sichern. Beim Marienplatz gelang dies freilich nur ansatzweise. Die Neubauten, die unter städtischer Regie gebaut wurden (das so genannte Kleine Rathaus und Marienplatz 16), bzw. die von Architekten entworfen wurden, die sich den städtischen Bestrebungen nach einer „ortsüblichen Bauweise“ anschlossen (z.B. Seidl, Ostenrieder, Grässel, Hocheder), wurden diesem Anspruch eher gerecht als die Privatbauten, obwohl sich der Magistrat auch bei ihnen die Fassadengenehmigung vorbehielt. Besonders das bereits erwähnte „Thomass-Haus“ am Eck zur Rosenstraße führt dies deutlich vor Augen. Seine Neubarockfassade traf zwar die generelle Stillage des Marienplatzes, ansonsten unterschied es sich aber in nichts von den üblichen Geschäftsbauten, die ihren architektonischen Anspruch mit einer aufwendigen Fassadendekoration demonstrierten. Vor allem die Höhenabmessung – ein Zugeständnis an den Besitzer wegen der Grundabtretung zur Verbreiterung der Rosenstraße – überschritt das Maß, das von den Nachbarbauten gesetzt wurde (Abb. bei BAUER 1982a, 43). Ein Blick

272 M.-E. Nr. 7467 vom 11.4.1905; Baureferat-LBK, Generalakt Altheimer Eck.

273 M.-E. vom 7.7.1913; Baureferat-LBK, Generalakt Altheimer Eck.

auf die Westseite des Marienplatzes zeigt, dass dort bereits ähnliches geschehen war (Abb. bei BAUER/GRAF 1985, 86–88). Die Aufstockung um zwei Stockwerke bei den Anwesen Kaufingerstr. 37 und Marienplatz 1/2 in den späten 1860er Jahren war vor allem zu Lasten der steilen Satteldächer mit Dachgauben gegangen, die einen optischen Übergang zu den Türmen der Frauenkirche gebildet hatten (BAUER/GRAF 1985, 89).

Als im Jahr 1906 Neubaupläne für das Stuffer-Haus (Residenzstr. 10) bekannt wurden, nahm dies der Magistrat zum Anlass, prophylaktische Maßnahmen gegen vergleichbare Störungen der Platzwirkung am Max-Joseph-Platz zu treffen. Beim Stadtbauamt wurde die Ausarbeitung eines Bebauungsschemas für die Westseite des Platzes angeregt, um für die Beurteilung künftiger Neubauten eine „feste Basis“ zu besitzen.<sup>274</sup> Das Gutachten des Stadtbauamtes beschrieb zunächst, was am Max-Joseph-Platz für erhaltenswert befunden wurde: *„Der Max-Joseph-Platz hat in der Kgl. Residenz, den Kgl. Theatern und dem Postgebäude Bauten von monumentalem Charakter als Umrahmung aufzuweisen. Der Maßstab dieser Bauten wird aber hauptsächlich durch den Vergleich mit den an der Westseite stehenden privaten Häusern geschaffen. Ganz besonders die Unterteilung der Front in Einzelgebilde bringt den großen Eindruck hervor, den der Königsbau und die anderen genannten Bauten auf den Beschauer ausüben. Diese Unterteilung muß also möglichst auch für die Zukunft gesichert bleiben, keinesfalls soll für die Gebäude eine gleichmäßige Fassadenbildung angestrebt werden. Eine Harmonie in der Ausbildung ist aber notwendig“*.<sup>275</sup> Eine ruhige First- und Trauflinie, sowie die Vermeidung von allzu großen Brandmauerflächen und Schaufenstern sei zum Erreichen dieser Harmonie Bedingung. Die dem Gutachten beigelegten Entwürfe belegen, dass man auch an eine Rückführung der geraden Tür- und Fensterstürze im Erdgeschoß in Bogenform mit Rustika-Gliederung dachte (Abb. 39). Damit wurden die Forderungen der Geschäftsinhaber nach großen Ladenauslagen bewusst hinter die Wirkung einer geschlossenen Platzwand gestellt, um die Monumentalität des Max-Joseph-Platzes zu erhalten.

Nach einem kurzen Zwischenspiel mit der LBK, die auf die Willkürlichkeit bei der Festsetzung der Gebäudehöhen hinwies, nahm der Magistrat die Entwürfe zur Bebauung des Max-Joseph-Platzes an (MGZ 1908, 497). Sie sollten für die einzelnen Bauwerber keine bindenden Musterfassaden sein, sondern lediglich Vorschläge, wie eine einheitliche und „harmonische“ Bebauung zu bewerkstelligen wäre. Das Staatsministerium des Innern schloss sich diesen Vorschlägen an.<sup>276</sup> Erste Konsequenzen ergaben sich bereits für den Neubau des „Zechbauer-Hauses“, Residenzstr. 10/Perusastr. 5. Anstelle des ursprünglichen Entwurfes (Abb. 40) wurde 1910/11 eine historisierende Fassade nach Plänen von Heilmann & Littmann errichtet (Abb. bei BAUER/GRAF 1985, 153).

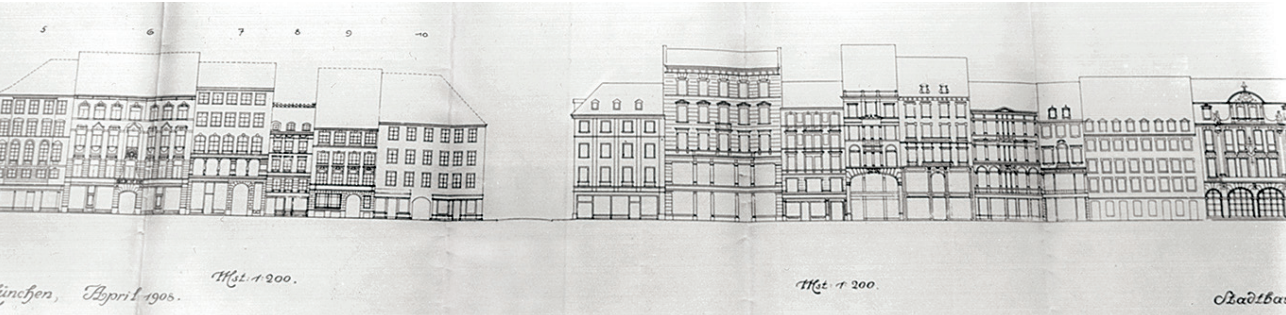
274 Schreiben des Magistrats an das Stadtbauamt vom 9.6.1906; StadtAM, Städt. Grundbesitz 478.

275 Gutachten des Stadtbauamtes (Schwiening, Blössner) vom 21.6.1907; Baureferat-LBK, Generalakt Residenzstraße. Vgl. auch MGZ 1907, 905.

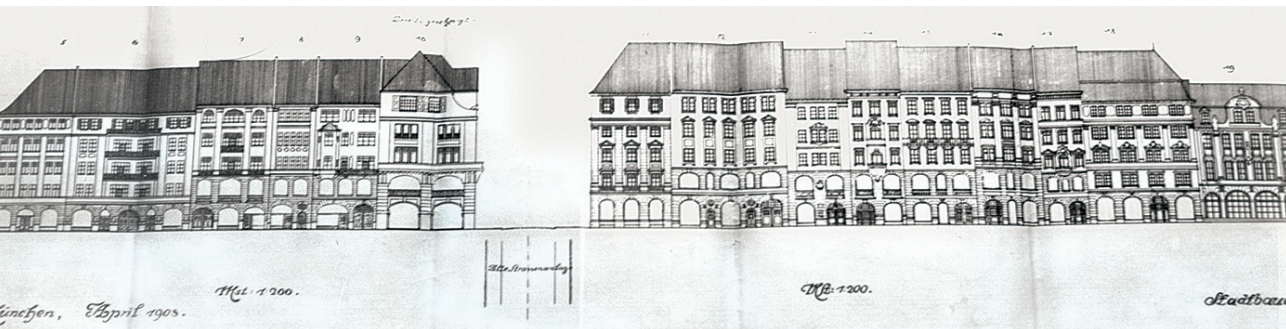
276 M.-E. Nr. 2015 vom 27.2.1909; Baureferat-LBK, Generalakt Residenzstraße.



## Bestehende Bebauung 1908



## Entwurf für die Neubebauung



39 Entwurf für die Bebauung der Westseite des Max-Joseph-Platzes vom April 1908; Baureferat-LBK, Generalakt Residenzstraße



40 Detail aus Abb. 39

### III. Eine neue Straßenanlage: die Sparkassenstraße

Die Idee, über dem Pfisterbach eine Straße anzulegen, welche die längst fällige Verbindung vom Tal zur Maximilianstraße herstellen sollte, geht auf zwei der prämierten Entwürfe im Stadterweiterungswettbewerb (Henrici und Aengeneyndt) zurück. Auch Oberbaurat Rettig hatte den Gedanken in seinen Baulinienentwürfen wiederholt geäußert (Abbn. 14, 33). Seltsamerweise taucht er nicht im Generallinienplan von Theodor Fischer auf, obwohl aus dem Jahr 1895 ein Plan des Stadtbauamtes existiert, der die Verbindungsstraße bereits in Baulinien festlegt.<sup>277</sup>

Konkret ins Auge gefasst wurde das Projekt, als entlang des Pfisterbaches der erste Teilbau des neuen Verwaltungsgebäudes errichtet werden sollte, der die Städtische Sparkasse und die Ortskrankenkassen aufnehmen sollte.<sup>278</sup> Die an der Ostseite des Pfisterbaches stehenden Häuser Tal Nr. 1/2 (das städtische Administrationsgebäude) und Ledererstr. 2 (das so genannte Schleithemhaus) befanden sich seit der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts im Besitz der Stadtgemeinde. Sie standen direkt am Bach und waren von dieser Seite selbst dem Fußgängerverkehr nicht zugänglich (Abb. bei BAUER 1982b, 18). Im Mai 1898 wurde mit dem Abbruch des Schleithemhauses begonnen, das seine Rokokofassade seit der Mitte des 18. Jahrhunderts bewahrt hatte (Abb. MÜNCHEN UND SEINE BAUTEN 1912, 166). An seine Stelle trat der Neubau der Sparkasse zwischen der Maderbräustraße und dem Pfisterbach (Abb. bei GRÄSSEL 1911, 17). Er wurde ca. 7 Meter vom Bachlauf weggesetzt, um der späteren Straße eine Breite von 14 Meter zu sichern. Seine Lage *„mitten in dem Häusergewirr der Altstadt“* erforderte eine Anpassung der Fassadengestaltung an das gegebene Stadtbild (GRÄSSEL 1911, 16), womit wohl die mehrstöckigen Übereckerker und die Giebelaufbauten in den Formen der Deutschen Renaissance gemeint waren. Die Bauarbeiten wurden im Spätjahr 1899 beendet. Doch schon seit Beginn der Planung durch Baurat Grässel war ein Erweiterungsbau nach Süden zum Tal hin vorgesehen, der eine Verlegung des seit 1895 in dem alten „Feuerhaus“ am Jakobsplatz befindlichen Stadtbauamtes ermöglichen sollte.

Der Abriss des alten Administrationsgebäudes Tal 1/2 konnte aber erst begonnen werden, nachdem die Erweiterung des Neuen Rathauses an der Weinstraße so weit vollendet war, dass es den städtischen Behörden und den Ladeninhabern zum Einzug zur Verfügung stand. Dies war im Jahr 1906 der Fall. Von April bis Juni dauerte der Abriss des alten Verwaltungsgebäudes (Abb. bei BAUER 1982b, 14), der Neubau des Bauamtes wurde im Anschluss daran bis im Frühjahr 1908 fertig gestellt (Abb. bei GRÄSSEL 1911, 48).

277 Plan des Stadtbauamtes (Schwiening, Fischer) vom 7.10.1895; Baureferat-LBK, Generalakt Sparkassenstraße.

278 Die Baugeschichte des Sparkassen- und Stadtbauamtsgebäudes entnehme ich der Publikation seines Architekten Hans Grässel (GRÄSSEL 1911).

Bei dieser Gelegenheit wurde auch eine neue Baulinie bei den Anwesen Tal Nr. 1–8 gegenüber der Heiliggeistkirche festgesetzt. Entgegen dem Gutachten von Theodor Fischer<sup>279</sup> folgte der Magistrat dem Vorschlag von Oberbaurat Schwiening, der eine Verbreiterung des Tales auf 25 Meter vertrat. Jedoch sollte die Baulinie auf der Nordseite „*im Bogen geführt werden, damit eine schön geschwungene Linie entsteht*“.<sup>280</sup> Sie wurde am 11.3.1901 ministeriell genehmigt.<sup>281</sup> Da dadurch die Durchfahrt unter dem Alten Rathaussaal eine größere Verkehrsbedeutung erhielt (vgl. die Abb. bei BAUER/GRAF 1985, 102–103), wurde 1904 eine erneute Erweiterung derselben erwogen (MGZ 1904, 1800).

Ebenfalls in Betracht gezogen wurde der von Privatseite gemachte Vorschlag einer Passage nach Plänen von Max Ostenrieder von der Maderbräustraße über die geplante Sparkassenstraße bis zur Burgstraße.<sup>282</sup> Sie wurde mit der Begründung abgelehnt, dass das Bauareal für das neue Stadtbauamtsgebäude in zu ungünstiger Weise durchschnitten würde.

Gleichzeitig mit dem Neubau des Stadtbauamtes wurde der Pfisterbach überwölbt und die neue Straße angelegt. Sie war damit zwar nur vom Tal bis zur Ledererstraße befahrbar, ihre Verlängerung nach Norden war aber eine beschlossene Sache. Das nächste Teilstück bis zur Münzstraße wurde 1914–1915 nach dem Neubau des Vereinshauses „Scholastika“ hergestellt.<sup>283</sup> Seit dem Jahr 1905 wurden auch Vorschläge für die Verlängerung zur Maximilianstraße geäußert. Da die Stadt die Besitzrechte an der Fläche des Pfisterbaches besaß, erschien eine Straße mindestens in der Breite des Baches als gesichert. Dem Bachlauf folgend hätte sie rechts am Kgl. Münzgebäude vorbeigeführt. Der Wert dieses „*sowohl in künstlerischer wie in geschichtlicher Beziehung besonders beachtenswerten Baudenkmales*“<sup>284</sup> wurde dabei erkannt. Dennoch scheint es Überlegungen gegeben zu haben, den Renaissancehof an seiner Ostseite zur Straße zu öffnen und den Fußgängerverkehr durch die Arkaden zu führen (BLÖSSNER 1949, 71/72). Da aber in der Folgezeit eine Verlängerung der Sparkassenstraße, wie sie ab 1907 bezeichnet wurde, nicht ausgeführt wurde, unterblieben glücklicherweise auch derartige Vorschläge.

279 Schreiben vom 8.8.1900, StadtAM, LBK114.

280 Bürgermeister Borscht in der Magistratssitzung vom 16.1.1900 (MGZ 1900, 89).

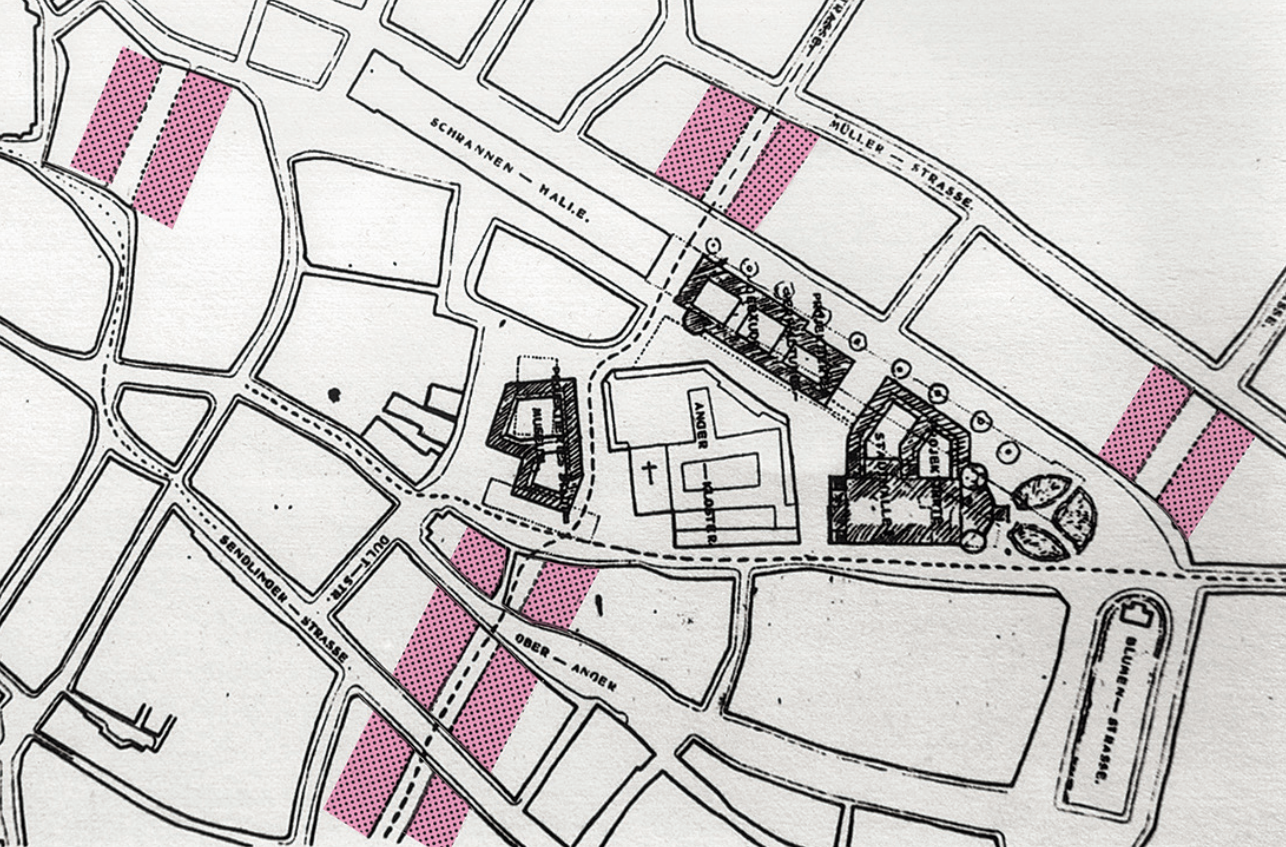
281 M.-E. Nr. 5465 vom 11.3.1901; Baureferat-LBK, Generalakt Tal.

282 Schreiben der Anlieger Kratzer und Brandmiller an den Magistrat vom 25.11.1900; StadtAM, LBK 114.

283 Baulinienplan zur M.-E. Nr. 4095c6 vom 28.5.1912; Baureferat-LBK, Generalakt Sparkassenstraße. Den Zustand vor der Überwölbung verdeutlicht die Abb. bei BAUER 1982a, 67.

284 Rechtsrat Steinhauser in der Magistratssitzung vom 16.10.1906 (MGZ 1906, 1482).





41 Umgestaltung des Angerviertels, in: Rank 1911,860

#### IV. Das Angerviertel

Die Bemühungen, die im zweiten Abschnitt des Stadtumbaus unternommen worden waren, hatten nur zum Teil zu einer „Erschließung“ des Angerviertels geführt. Zwar war die Pettenbeckstraße durchgebrochen und mit einer Reihe von Geschäftsbauten versehen worden, ihre Verlängerung zum Marienplatz aber stagnierte wegen der widrigen Verhältnisse in der Rosenstraße.<sup>285</sup> Ebenso wenig ließen die Verhandlungen über eine Verbreiterung der Dultstraße auf eine rasche Lösung hoffen. Gerade der Mangel an belastbaren Ost-West-Verbindungen trug dazu bei, dass die Klagen über die Benachteiligung des Angerviertels gegenüber den übrigen Stadtteilen nicht abrissen. Im Jahr 1911 startete der Architekt Franz Rank eine weitere Initiative in dieser immer noch schwebenden Frage, indem er seine Vorschläge zur Umstrukturierung des Angerviertels in der Deutschen Bauzeitung veröffentlichte (RANK 1911). Ausgehend von der Beobachtung, dass München immer mehr der Großstadt zusteueere, schlägt er mehrere Straßendurchbrüche vor, um das Angerviertel an die benachbarten Stadtteile anzuschließen (Abb. 41). Andere Städte wie

285 Die Verkehrserhebung, die für die Allgemeine Städtebau-Ausstellung in Berlin 1913 vorgenommen wurde, belegte, dass der Verkehr nach Süden nach wie vor durch die Sendlinger Straße führte.

Paris oder London hätten schon „*vor einem halben Jahrhundert*“ daran denken müssen, das Zentrum der Altstadt durch Schaffung von Boulevards und breiten Straßen dem Verkehr zu öffnen. Anders als dort sei jedoch auf die Bewahrung solcher „*schönen und ehrwürdigen Stadtbilder*“ wie das des Viktualienmarktes, Bedacht zu nehmen. Der Anschluss an das Gärtnerplatzviertel sei durch Durchbrüche in Verlängerung der Cornelius- und der Fraunhoferstraße zu erreichen. Im Inneren des Angerviertels schlägt er eine Verbindung des Rindermarktes mit dem Viktualienmarkt in Höhe des Kustermann'schen Anwesens vor. Die weiteren Durchbrüche sind im Wesentlichen identisch mit denen der schematischen Skizze, die Theodor Fischer im Jahr 1898 vorgelegt hatte (Abb. 19). Wie dort sollten das Feuerhaus und das Seidenhaus fallen, um den Neubau eines Stadtmuseums zu ermöglichen, das der Maillinger-Sammlung und der Sammlung von Architekturmodellen Raum bieten würde.<sup>286</sup> Auch der „Angerhof“, Oberanger 43, obwohl „*außerordentlich malerisch in dem an die gute alte Zeit erinnernden Stadtviertel*“ gelegen, solle als Verkehrshindernis beseitigt werden.

Die größten Veränderungen ergaben sich aber auf dem Gelände der südlichen Schranken- halle und der Frohnfeste (Abb. bei BAUER 1982a, 87). Nach ihrem Abriss sollten dort zwei locker gruppierte Gebäude entstehen, die als Verwaltungsgebäude und Stadthalle dienen könnten. Die Theklastraße würde durch sie hindurch und an dem in seinem baulichen Bestand unveränderten Angerkloster vorbei zum Unteren Anger geführt werden. Der Stadtmagistrat versprach sich jedoch eine bessere bauliche Ausnutzung des Areals durch einen geschlossenen Baublock. Nach dem Abbruch der Frohnfeste im Jahr 1913 (Abb. bei BAUER 1982b, 54) ließ er eine Baulinie genehmigen, die bereits den Abbruch des südlichen Teils der Schranken- halle vorsah.<sup>287</sup> Auf dem Gelände wurde von 1913–1917 das Gebäude der städtischen Gaswerke und das Schulhaus der Armen Schulschwestern errichtet. In den Jahren 1926–29 folgte das Hochhaus und das anschließende Verwaltungsgebäude an der Blumenstraße (DENKMÄLER 1985, 183 und 298), womit die Baulücke am Ausgang des Unterangers geschlossen wurde. Zusammen mit dem Neubau des Hauptfeuerhauses (Abb. MÜNCHEN UND SEINE BAUTEN 1912, 696) anstelle der alten Landbaustadel (Abb. bei BAUER 1982b, 51) wurde damit am Südostrand der Altstadt eine „Verwaltungszeile“ geschaffen, die nicht unwesentlich zur Integration des Angerviertels in das Stadtganze beitrug.

286 Rank schlug vor, die Beiträge zu Wettbewerben wie denen des Deutschen Museums, des Augustinerstockes und des Verkehrsministeriums „*pietätvoll der Nachwelt zu überliefern*“, um auch für die Jüngeren als Vorbilder dienen zu können (RANK 1911, 860).

287 Vgl. den Plan des Vermessungsamtes vom 11.10.1913, genehmigt durch M.-E. Nr. 4096a1 vom 20.4.1914; Baureferat-LBK, Generalakt Blumenstraße.

## V. Kleinere Regulierungen

An der **Schleckergasse** am Marienplatz stand auch nach 1904 die Verbreiterung auf der Ostseite aus. Die Verzögerung kam deshalb zustande, weil der Besitzer des Anwesens Nr. 21 in einem jahrelangen Gerichtsprozess gegen die Stadtgemeinde versucht hatte, ein Verbaurecht der so genannten Finsteren Bögen zu erwirken. Als sein Antrag auch in dritter Revision verworfen wurde,<sup>288</sup> entschloss er sich zum Verkauf. Das Anwesen ging für die enorme Summe von 600.000 Mark in den Besitz der Firma Hage & Poelt über.<sup>289</sup> Im September 1910 wurde daraufhin die endgültige Baulinie genehmigt, welche die Schleckergasse von 7 Meter auf 10 Meter erweiterte.<sup>290</sup> Der Neubau wurde nach Maßgabe eines Beschlusses des Künstlerkommission<sup>291</sup> von den Architekten Georg Meister und Oswald E. Bieber gestaltet (Abb. MÜNCHEN UND SEINE BAUTEN 1912, 352). Auf der Südseite zum Petersplatz wurde eine einstöckige Terrasse über einem Arkadengang zugelassen, um dem *„stillen und intimen Winkel [am Petersplatz] seine Abgeschlossenheit zu wahren“*.<sup>292</sup> Der Erker am Marienplatz durfte lediglich halb so weit ausladen, um die Sicht auf die Peterskirche nicht zu beeinträchtigen. Der Neubau wurde nach dem Abbruch des alten d’Orvillehauses (Abb. bei BAUER 1982a, 37) im Jahr 1911 vollendet.

Während im Zusammenhang mit der Bebauung des so genannten Augustinerstockes die Öffnung des Frauenplatzes mittels einer Diagonalstraße diskutiert wurde, tauchte auch von einer anderen Seite her der Gedanke einer „Domfreiheit“ wieder auf. Der Abbruch der Häuser **Kaufingerstr. 26 und Frauenplatz 5** im Jahr 1906 hatte einen Teil der Südfront der Frauenkirche freigelegt, und – ähnlich wie im Fall der Verbreiterung der Liebfrauenstraße – für eine kurze Zeit die Diskussion um die Freilegung des Domes auf seiner Südseite angefacht. Die Gegner solcher Pläne argumentierten vor allem mit ästhetischen und historischen Bedenken,<sup>293</sup> die nun gleichberechtigt neben die Einwände aus finanziellen

288 Beschluss des Obersten Landesgerichtes vom 30.4.1909; StadtAM, Städt. Grundbesitz 577. Damit erst wurde dem Magistrat in einem Präzedenzurteil das Wegerecht-Servitut für die Bögen bestätigt.

289 Vgl. Schreiben der Fa. Hage & Poelt an den Magistrat vom 1.3.1910; StadtAM, Städt. Grundbesitz 577. Die Gemeindegremien bewilligten einen Zuschuss zu dieser Summe in Höhe von 50.000 Mark aus dem Straßenbahnreservofond, da durch die Erweiterung die doppelgleisige Trambahnführung ermöglicht werden sollte.

290 M.-E. Nr. 4089/2 vom 12.9.1910; StadtAM, Städt. Grundbesitz 577.

291 Beschluss der Künstlerkommission (Schlicht, Vierheilig, Hocheder, Seidl, Hauberrisser, J. Rank, Schneider, Bertsch) vom 18.3.1910; Baureferat- LBK, Generalakt Rindermarkt.

292 Gutachten von Theodor Fischer zur Baulinie am Petersplatz vom 19.8.1897; StadtAM, Städt. Grundbesitz 577.

293 Ein mit Häuserreihen bestandener Platz unterstützte die Vertikaltendenz und die Höhenwirkung des Domes über seine wirklichen Maße hinaus (Vgl. SBZ 1907, 86). Dem zu Grunde lag eine enorme Wertschätzung der Gotik: *„Das ist der Stil, mit dessen vollendeter Schönheit sich lediglich die Antike vergleichen kann [...] Was nachher kam, war Epigonenarbeit.“*



Motiven traten. Bereits 1907 wurde der Vorschlag hinfällig, als auf dem Bauplatz der Neubau des Geschäftshauses Landauer entstand (Abb. bei STÖHR 1912, 7).

Im Jahr 1907 wurde die Verbreiterung der **Löwengrube** durch den Abbruch des Eckhauses an der Windenmacherstraße ermöglicht (Abb. bei REGNET 1879, Abb. 26). Die Straße wurde auf lediglich 9 Meter verbreitert,<sup>294</sup> womit bestätigt wurde, dass ein verkehrsmäßiger Ausbau der Löwengrube nach dem Scheitern des Diagonalstraßenprojektes von Karl Stierstorfer nicht mehr zur Debatte stand.

Um eine „belebtere Straßenperspektive“ zu schaffen, wurde im Jahr 1903 die Baulinie für den Neubau von **Unteranger 28** geändert. Auf die Initiative des Architekten Martin Dülfer sah der Magistrat von der bereits genehmigten Beseitigung der etwas vorspringenden Ecke an diesem Anwesen ab (Abb. bei BAUER/GRAF 1985, 174) und befürwortete eine Baulinie, die „*ein bewegteres Straßenbild*“ liefern sollte.<sup>295</sup> Der Jugendstil-Neubau von Dülfer (Abb. bei KLEIN 1978, 31) erfüllte diese Forderung aber in anderer Weise als vom Kollegium der Gemeindebevollmächtigten beabsichtigt. Dessen Forderung nach einer Fassade, die sich dem „*Charakter Altmünchens*“ anpasst,<sup>296</sup> schloss sich der Magistrat und die LBK nicht an.

## VI. Zusammenfassung

Im dritten Abschnitt des Stadtumbaus erscheint der Konflikt zwischen den Umbaumaßnahmen und den Bestrebungen der Denkmalpflege voll ausgeprägt. Besonders von Seiten einer immer kritischer werdenden Öffentlichkeit wurden die Verbreiterungsansätze discreditiert. Dies mag der Grund dafür gewesen sein, dass die Umbautätigkeit nach 1904 merklich nachließ. Von den größeren Projekten wurde nur die Anlage der Sparkassenstraße realisiert, wenn auch nicht in dem ursprünglich vorgesehenen Ausmaß. Die Verbreiterung der Theatinerstraße scheiterte am Widerstand der städtischen und staatlichen Baukommissionen, die sich aus stadtbild- und denkmalpflegerischen Gründen dagegen aussprachen. In der Baulinienziehung wurde die Möglichkeit zu einer aktiven Denkmalpflege erkannt. Ins Blickfeld gerieten dabei häuserübergreifende Zusammenhänge, wie sie heute im modernen Ensembleschutz berücksichtigt werden. Im Falle des Max-Joseph-

294 Vgl. den Plan des Vermessungsamtes vom 19.12.1910, genehmigt durch M.-E. vom 8.4.1911; Baureferat-LBK, Generalakt Löwengrube.

295 Schreiben von Dülfer an die LBK vom 28.5.1903; Baureferat-LBK, Generalakt Anger. Vgl. den Magistratsbeschluss vom 23.6.1903 (MGZ 1903, 978–979).

296 Schreiben an den Magistrat vom 5.11.1903; StadtAM, LBK 112.

Platzes ging man sogar soweit, ein vorbildhaftes Bebauungsschema zu entwerfen, um das Platzgefüge zu erhalten bzw. zu steigern.

Dennoch wurden alte Häuser aus Verkehrsgründen abgerissen und die Baulinie reguliert (Weinstr. 10/11; Altheimer Eck). Die Diskussion um dieses Vorgehen belegt aber, wie sich die Positionen im Streit für und wider die Erhaltung verhärteten. Ein die historische Bausubstanz und das Erscheinungsbild einer Straße missachtender Stadtumbau geriet immer mehr in die Schusslinie. Eine Lösung dieses Dilemmas war innerhalb der gesteckten Grenzen nicht zu finden. Erst als man erkannte, dass nur die Verringerung des Verkehrs in der Altstadt eine wirkliche Abhilfe bringen konnte, war der weitere Weg vorgezeichnet. Der Ausbau eines Netzes öffentlicher Verkehrsmittel und die Entlastung der Altstadt durch Umgehungs- oder Ringstraßen waren wirksamere Maßnahmen, die auch den Zielen der Denkmalpflege entsprachen.<sup>297</sup>

297 Vgl. die Ergebnisse des 3. Internationalen Straßenkongresses in London (SBZ 1913, 241). In München rückte Theodor Fischer von der Idee einer zweiten Nord-Süd-Achse durch die Altstadt ab und empfahl stattdessen, die Amalien- und Türkenstraße an den Stachus und die Sonnenstraße anzubinden, um die Theatinerstraße zu entlasten. Vgl. Gutachten vom 18.10.1913; BHStA, OBB 12734.

ALBERS 1975

Albers, Gerd: Entwicklungslinien im Städtebau. Ideen, Thesen, Aussagen 1875–1945: Texte und Interpretationen. Düsseldorf 1975.

ALBERS 1980

Albers, Gerd: Theodor Fischer und die Münchener Stadtentwicklung bis zur Mitte unseres Jahrhunderts, in: Bauen in München 1890–1950. Eine Vortragsreihe in der Bayerischen Akademie der Schönen Künste. München 1980.

ALBERT 1896

Albert, Josef: Münchener Neubauten. Sammlung der hervorrag. modernen Architecturen. München 1896.

AUFLEGER/TRAUTMANN 1897

Aufleger, Otto/Trautmann, Karl: Alt–München in Bild und Wort. München 1897.

BAUER 1982a

Bauer, Richard: Zu Gast im alten München. Erinnerungen an Hotels, Wirtschaften und Cafés. München 1982.

BAUER 1982b

Bauer, Richard: Das alte München. Photographien 1855–1912. Gesammelt von Karl Valentin. München 1982.

BAUER/GRAF 1985

Bauer, Richard/Graf, Eva: Stadtvergleich. Münchener Ansichten. Photographien von einst mit Neuaufnahmen von Thomas Koller. München 1985.

BAUMEISTER 1876

Baumeister, Reinhard: Stadt-Erweiterungen in technischer, baupolizeilicher und wirtschaftlicher Beziehung. Berlin 1876.

BAUMEISTER 1893

Baumeister, Reinhard: Zu den Preisbewerbungen für die Stadterweiterung in München, in: Centralblatt der Bauverwaltung Berlin vom 19.4.1893, abgedruckt in: CURDES/OEHMICHEN 1981, 206–208.

BAUMEISTER/CLASSEN/STÜBBEN 1897

Baumeister, R./Classen, J./Stübben, J.: Die Umlegung städtischer Grundstücke und die Zonen-enteignung. Berlin 1897.



BERTSCH 1912

Bertsch, Wilhelm: Stadterweiterung und Staffelbauordnung, in: MÜNCHEN UND SEINE BAUTEN 1912, 706–715.

BLÖSSNER 1908

Blössner, August: Städtebauliches von der Technischen Hochschule in München, in: STÄDTEBAU 1908, 158.

BLÖSSNER 1918

Blössner, August: 25 Jahre Münchener Stadterweiterung. 1893–1918. München 1918.

BLÖSSNER 1949

Blössner, August: Verhandlungen und Planungen zur städtebaulichen Entwicklung der Stadt München von 1871 bis 1933. München 1949.

BORSCHT 1896

Borscht, Wilhelm (Hg.): Bauordnung für die k. Haupt- und Residenzstadt München vom 29. Juli 1895. München 1896.

BREUER 1981

Breuer, Tilmann: Baudenkmalkunde. Versuch einer Systematik, in: DENKMALINVENTARISATION 1981, 6–11.

BRIX 1981

Brix, Michael: Nürnberg und Lübeck im 19. Jahrhundert. Denkmalpflege, Stadtbildpflege, Stadtumbau. München 1981.

BUCHERT 1908

Buchert, Hermann: Volkskunst und heimische Bauweise. Architektur-Ausstellung des Vereins für Volkskunst und Volkskunde auf der Münchener Jahresausstellung im Glaspalast, in: VOLKSKUNST UND VOLKSKUNDE 1908, 67–75.

CURDES/OEHMICHEN 1981

Curdes, Gerhard/Oehmichen, Renate (Hg.): Künstlerischer Städtebau um die Jahrhundertwende. Der Beitrag von Karl Henrici. Köln 1981.

DENKMALINVENTARISATION 1981

Denkmalinventarisierung in Bayern. Anfänge und Perspektiven. Hg. vom Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege. München 1981.

DENKMÄLER 1985

Habel, Heinrich/Himen, Helga: Landeshauptstadt München. Ensembles, Baudenkmäler, Archäologische Geländedenkmäler = Denkmäler in Bayern Bd 1,1. München 1985.

DESTOUCHES 1872

Destouches, Ernst von: Das alte Kosttor zu München, in: MGZ 1872, 173–174.

DESTOUCHES 1890

Destouches, Ernst von: Beiträge zur Topographie Münchens, in: Jahrbuch für Münchener Geschichte 1890, 438–464.

DÖNGES 1910

Dönges, Reinhard: Beiträge zur Entwicklung Münchens unter besonderer Berücksichtigung des Grundstückmarktes. München 1910.

DROLLINGER 1912

Drollinger, Eugen: Vereinshäuser, in: MÜNCHEN UND SEINE BAUTEN 1912, 293–307.

ERDMANNSDORFER 1972

Erdmannsdorfer, Karl: Das Bürgerhaus in München. Tübingen 1972.

FEKETE 1981

Fekete, Julius: Denkmalpflege und Neugotik im 19. Jahrhundert. Dargestellt am Beispiel des Alten Rathauses in München. München 1981.

FISCH 1982

Fisch, Stefan: Theodor Fischer in München (1893–1901) – Der Stadtplaner auf dem Weg zum Beamten, in: Mai, Ekkehard/Pohl, Hans/Waetzoldt, Stephan (Hg.): Kunstpolitik und Kunstförderung im Kaiserreich. Kunst im Wandel der Sozial- und Wirtschaftsgeschichte. Berlin 1982.

FISCHER 1902

Fischer, Theodor: Über das Restaurieren (1902), in: HUSE 1984, 115–118.

GEBESSLER 1975

Gebeßler, August: Altstadt und Denkmalpflege (1975), in: HUSE 1984, 221–226.

GEIGER 1920

Geiger, ? : Der Neubau des Polizeidirektionsgebäudes in München. Architekt: Prof. Theodor Fischer, München. Leipzig 1920.

GEIST 1895

Geist, Eugen: Projekt über den Ausbau der Domfreiheit und eines Passagenbaues à la Galerie Vittorio Emanuele in Mailand. Hektographierte Broschüre; München 1895.

GOERING 1904

Goering, Theodor: Dreißig Jahre München. Kultur- und kunstgeschichtliche Betrachtungen. München 1904.

GRÄSSEL 1911

Grässel, Hans: Das neue städtische Sparkasse- und Stadtbauamts-Gebäude an der Sparkassenstraße in München. München 1911.

GROBE 1969

Grobe, Peter: Die Entfestigung Münchens. 3 Bde. Diss. masch. München 1969.

GURLITT 1920

Gurlitt, Cornelius: Handbuch des Städtebaues. Berlin 1920.

HAMMER-SCHENK 1985

Hammer-Schenk, Harold: Die alte Stadt wird erschlossen. Straßendurchbrüche in Hannover, in: Alte Stadt – Moderne Zeiten. Fotodokumentation zur Ausstellung „Stadt im Wandel“. Braunschweig 1985.

HÄUSERBUCH

Stadtarchiv München (Hg.): Häuserbuch der Stadt München. 5 Bde. München 1958–1977.

HAEUTLE 1890

Haeutle, Christian: Ein Münchener Straßendurchbruch im ersten Drittel unseres Jahrhunderts, in: Jahrbuch für Münchener Geschichte 1890, 431–437.

HEGEMANN 1913

Hegemann, Werner: Der Städtebau nach den Ergebnissen der allgemeinen Städtebau-Ausstellung in Berlin nebst einem Anhang: Die internationale Städtebau-Ausstellung in Düsseldorf. Berlin 1913.

HEILMANN 1881

Heilmann, Jakob: München in seiner baulichen Entwicklung. Ein Blick in deren Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft. München 1881.

HENLE 1911

Henle, Wilhelm von: Die Zwangsenteignung von Grundeigentum in Bayern. München 1911.

HENRICI 1893

Henrici, Karl: Preisgekrönter Konkurrenz-Entwurf zu der Stadterweiterung Münchens. München 1893.

HIMEN 1984

Himen, Helga: Die Erhaltung der städtebaulichen Physiognomie als Prinzip des Wiederaufbaus in München, in: Nerdinger, Winfried: Aufbauzeit. Planen und Bauen. München 1945–1950, 19–29. München 1984.

HOCHEDER 1906

Hocheder, Karl: Torhaus und Baukasten, in: VOLSKUNST UND VOLKSKUNDE 1906, 75–77.

HOLLWECK 1972

Hollweck, Ludwig: München in alten Photographien. Album der Zeit von 1850–1914. München 1972.

HOLLWECK 1982

Hollweck, Ludwig: Was war wann in München. Stadtgeschichte in Jahresporträts. München 1982.

HUSE 1984

Huse, Norbert: Denkmalpflege. Deutsche Texte aus drei Jahrhunderten. München 1984.



KLEIN 1981

Klein, Dieter: Martin Dülfer. Wegbereiter der deutschen Jugendstilarchitektur. München 1981.

LASNE 1894

Lasne, Otto: Ein Vorschlag zur Durchführung der Prannerstraße in München. München 1894.

LASNE 1899

Lasne, Otto: Projekt zur Durchführung der Liebfrauenstraße, in: SBZ 1899, 100–101.

LAVEDAN 1975

Lavedan, Pierre: Nouvelle Histoire de Paris. Histoire de l'Urbanisme à Paris. Paris 1975.

LEBSCHÉE 1830

Lebschée, Carl: Malerische Topographie des Königreichs Bayern. München 1830, Reprint Leipzig 1985.

LEHMBRUCH 1980

Lehmbruch, Hans: Aspekte der Stadtentwicklung Münchens 1775–1825, in: NERDINGER 1980, 29–36.

LIEB 1971

Lieb, Norbert: München. Die Geschichte seiner Kunst. München 1971.

LIEBIG 1896

Liebig, X.B. (pseud.): München die werdende Millionenstadt und seine Verkehrsverhältnisse. München 1896.

LOESCH 1951

Loesch, Otto: Chronik der Stadtentwässerung Münchens. München 1951.

LÜBBEKE 1981

Lübbecke, Wolfram: Georg Hager – Zur Geschichte der bayerischen Inventarisierung und ihrer Grundsätze, in: DENKMALINVENTARISATION 1981, 13–86.

MACHOLDT 1902

Macholdt, Eugen: Gedanken in Wort und Bild zur Ausgestaltung des Platzes der ehemaligen Ruffinhäuser, in: Münchener Bauzeitung 1902, Nr. 24 und 25.

MEYER 1865

Meyer, ? : Zur Freistellung der Domfacade. Kurze Darstellung der Verhandlungen bezüglich des Abbruchs des Dechanthofes und ihr jetziges Resultat. München 1865.

MAYER 1888

Mayer, Joseph A. : Ein Manuskript von Joh. Paul Stimmelmaier; Vorschläge zur Verschönerung Münchens, in: Jahrbuch für Münchener Geschichte 1888, 355–362.

MAYREDER 1905

Mayreder, Karl: Stadtentwicklung, in: Kortz, Paul (Mitarb.): Wien am Anfang des 20. Jahrhunderts. Ein Führer in technischer und künstlerischer Richtung. Wien 1905.

MBO 1879

Bauordnung für die k. Haupt- und Residenzstadt München vom 3. April 1879. München 1879.

MUCKENTHALER 1908

Muckenthaler, Joseph: Wert-Tabellen zur Berechnung des Grund- und Bodenwertes sowie der Wohngebäude in München (...). München 1908.

MÜNCHEN UND SEINE BAUTEN 1912

Bayerischer Architekten- und Ingenieurs Verein (Hg.): München und seine Bauten. München 1912.

NAGLER 1863

Nagler, G.K. : Acht Tage in München. Wegweiser für Fremde und Einheimische. München 1863, Reprint München 1983.

NERDINGER 1980

Nerdinger, Winfried (Hg.): Klassizismus in Bayern, Schwaben und Franken. Architekturzeichnungen 1775–1825. München 1980.

OECHELHAEUSER 1910

Oechelhaeuser, Adolf von (Hg.): Denkmalpflege. Auszug aus den stenographischen Berichten des Tages für Denkmalpflege 1900–1909. Leipzig 1910.

ORTH 1875

Orth, August: Zur baulichen Reorganisation der Stadt Berlin. Berlin 1875.

RANK 1911

Rank, Franz: Ein Vorschlag für die künftige Verwendung des sogenannten Angerviertels in München, in: DBZ 1911, 658–661.

REBER 1876

Reber, Franz: Bautechnischer Führer durch München. München 1876, Reprint Mittenwald 1978.

REGNET 1879

Regnet, C. A. : München in guter alter Zeit. Mit Original-Kupferradierungen von F. Bollinger, F. Schießl u. A. nebst Erklärungen hiezu aus der Baumgartner'schen Übersicht von 1805. München 1879, Reprint München o.J. [1985].

REHORST 1908

Rehorst, Carl: Alte Städtebilder und moderner Verkehr. Müssen alte Städtebilder modernen Verkehrsrücksichten geopfert werden? Vortrag auf dem Achten Tag für Denkmalpflege zu Mannheim 1907, in: Dürerbund. 38. Flugschrift zur ästhetischen Kultur. München 1908.

SCHILLING 1915

Schilling, Otto: Innere Stadterweiterungen. Berlin 1915.

SCHULTZE-NAUMBURG 1906

Schultze-Naumburg, Paul: Kulturarbeiten. Band IV: Städtebau. München 1906.

SEIDL 1905

Seidl, Gabriel: Denkschrift über die Erhaltung und künftige Verwendung der alten Augustinerkirche, nun Mauthalle, in München. München o.J. [1905].

SELIG 1978

Selig, Heinz Jürgen: Münchener Stadterweiterungen von 1860 bis 1910. Stadtgestalt und Stadtbaukunst. Diss. masch. München 1978.

SEMBACH/STERNER 1977

Sembach, Klaus-Jürgen/Sterner, Gabriele: München. Photographische Ansichten 1885–1915. München 1977.

SITTE 1909

Sitte, Camillo: Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen. Wien 1. Aufl. 1889, 2. Aufl. 1909, Reprint Wiesbaden 1983.

SITTE 1904

Sitte, Camillo: Enteignungsgesetz und Lageplan, in: STÄDTEBAU 1904, 5–8, 17–19, 35–39.

STÄDTEBAU

Der Städtebau. Monatsschrift. Gegr. von Theodor Goecke und Camillo Sitte. Berlin 1904–1929.

STEFFAN 1969

Steffan, Franz: Bayerische Vereinsbank 1869–1969. Eine Regionalbank im Wandel eines Jahrhunderts. München 1969.

STEINHAUSER 1904

Steinhauser, August (Hg.): Münchener Staffelbauordnung vom 20. April 1904. München 1904.

STIERSTORFER 1902

Stierstorfer, Karl: Der Augustinerstock und seine Beziehungen zu Münchens Entwicklung und Ausbau. München o.J. [1902].

STÖHR 1912

Stöhr, Karl: Sammlung neuerer Bauten. Berlin o.J. [1912].

STÜBBEN 1890

Stübben, Joseph: Der Städtebau. Darmstadt 1890, Reprint Braunschweig, Wiesbaden 1980.

STÜBBEN 1904

Stübben, Joseph: Stadtbauplan, Enteignung und Umlegung, in: STÄDTEBAU 1904, 127–130.

TRAUTMANN 1909

Trautmann, Karl: Aus den Erinnerungen der alten Theatinerstraße, in: VOLKSKUNST UND VOLKSKUNDE 1909, 9–15.

VERW.BER.

Berichte über die gesammte Verwaltung und den Stand der Gemeindeangelegenheiten der k. Haupt- und Residenzstadt München. München 1875–1914.



VOLK 1984

Volk, Waltraud: Dresden. Historische Straßen und Plätze heute. Ost-Berlin, 1984.

VOLKSKUNST UND VOLKSKUNDE

Volkskunst und Volkskunde. Monatsschrift des Bayerischen Vereins für Volkskunst und Volkskunde in München. München 1903–1911, danach u. d. T. Bayerischer Heimatschutz.

WALLBRECHT 1897

Wallbrecht, Karl: Über die Entwicklung des Münchener Baugewerbes im 19. Jahrhundert (...). München 1897.

WEBER 1893

Weber, Carl: München und seine Stadterweiterung, in: DBZ 1893, 305–308, 329–331, 341–346, 389–391, 401–404.

WEBER 1894

Weber, Carl: Die Umgestaltung des Münchener Viktualienmarktes, in: DBZ 1894, 65–67, 70–72.

WEBER 1906–1910

Weber, Karl: Neue Gesetz- und Verordnungen-Sammlung für das Königreich Bayern mit Einschluß der Reichsgesetzgebung. Bde. 32, 34 und 35. München 1906–1910.

WERNER 1910

Werner, H. : Der Umbau der Stuttgarter Altstadt, in: SBZ 1910, 1–6.

WESTENRIEDER 1782

Westenrieder, Lorenz: Der Traum in dreyen Nächten. München 1782.

WURZER 1966

Wurzer, Rudolf: Entwicklung, Probleme und Aufgaben der Stadterneuerung unter besonderer Berücksichtigung Österreichs, in: Berichte zur Raumforschung und Raumplanung 10, Heft 3/4, 264–307. Wien 1966.

WURZER 1974

Wurzer, Rudolf: Die Gestaltung der deutschen Stadt im 19. Jahrhundert, in: Grote, Ludwig (Hg.): Die deutsche Stadt im 19. Jahrhundert. Stadtplanung und Baugestaltung im industriellen Zeitalter, 9–32. München 1974.

ZETTLER 1918

Zettler, Oskar: Alt-Münchener Bilderbuch. München 1918.